Protokoll

der 23. - 27. Sitzung, Amtsjahr 2019 / 2020

Mittwoch, den 11. September 2019, um 09:00 Uhr und 15:00 Uhr
Mittwoch, den 18. September 2019, um 09:00 Uhr, 15:00 Uhr und 20:00 Uhr

Vorsitz:	*Dr. Heiner Vischer, Grossratspräsident*
Protokoll:	*Beat Flury, I. Ratssekretär* *Alexandra Suter, II. Ratssekretärin* *Kathrin Lötscher, Alex Hagen und Andrea Steffen, Texterfassung*

Abwesende:

11. September 2019, 09:00 Uhr 23. Sitzung	*Martina Bernasconi (FDP), Peter Bochsler (FDP), Balz Herter (CVP/EVP), Sebastian Kölliker (SP), Felix Meier (CVP/EVP), Beatrice Messerli (GB).*
11. September 2019, 15:00 Uhr 24. Sitzung	*Martina Bernasconi (FDP), Peter Bochsler (FDP), Balz Herter (CVP/EVP), Sebastian Kölliker (SP), Felix Meier (CVP/EVP), Beatrice Messerli (GB).*
18. September 2019, 09:00 Uhr 25. Sitzung	*Martina Bernasconi (FDP), Balz Herter (CVP/EVP), Beatrice Messerli (GB).*
18. September 2019, 15:00 Uhr 26. Sitzung	*Martina Bernasconi (FDP), Balz Herter (CVP/EVP), Beatrice Messerli (GB).*
18. September 2019, 20:00 Uhr 27. Sitzung	*Martina Bernasconi (FDP), Balz Herter (CVP/EVP), Beatrice Messerli (GB).*

Verhandlungsgegenstände:

1. Mitteilungen und Genehmigung der Tagesordnung 746
2. Entgegennahme der neuen Geschäfte 749
3. Wahl eines Mitglieds des Ratsbüros (Nachfolge Remo Gallacchi, CVP) 749
4. Wahl eines Mitglieds der Wahlvorbereitungskommission (Nachfolge Beatriz Greuter, SP) 750
5. Wahl eines Mitglieds der Bau- und Raumplanungskommission (Nachfolge Leonhard Burckhardt, SP) 750
6. Wahl eines Mitglieds der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Nachfolge Stephan Luethi-Brüderlin, SP) 751
7. Wahl eines Mitglieds der Regiokommission (Nachfolge Stephan Luethi-Brüderlin, SP) 751
8. Bericht und Vorschlag zur Wahl eines Richters am Strafgericht für den Rest der laufenden Amtsdauer 2016 – 2021 751
9. Rechenschaftsbericht und Bericht zum Jahresbericht 2018 des Regierungsrates der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt 752
10. Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zu den Basler Verkehrs-Betrieben BVB 761
10. Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zu den Basler Verkehrs-Betrieben BVB (Fortsetzung) 766
22. Neue Interpellationen. 777

    Interpellation Nr. 69 Christian Griss betreffend lebendige und saubere Plätze in Basel 777

    Interpellation Nr. 70 Beat K. Schaller betreffend Quo Vadis, BVB? 777

    Interpellation Nr. 71 Beatrice Messerli betreffend weiteres Vorgehen nach der Veröffentlichung des Berichts zur Überprüfung der Grundkompetenzen 779

Interpellation Nr. 72 Lisa Mathys betreffend Velo- und Fussgängerbrücke Zeughaus-Wolf oder Zeughaus-Walkeweg 779
Interpellation Nr. 73 Thomas Gander betreffend Nichtumsetzung des kantonalen Bürgerrechtsgesetzes durch die Bürgergemeinden unseres Kantons 780
Interpellation Nr. 74 Felix W. Eymann betreffend Samstags-Demonstrationen 781
Interpellation Nr. 75 Kaspar Sutter betreffend wie finanziert das Felix Platter-Spital seinen Neubau? 781
Interpellation Nr. 76 Barbara Heer betreffend Maschinenpistolen gehören nicht in den polizeilichen Alltag 783
Interpellation Nr. 77 Heinrich Ueberwasser betreffend wie viel Bürokratie erträgt die regionale Zusammenarbeit? Wie weit erschweren oder verunmöglichen die Pflicht, sog. A1-Bescheini-gungen und ggf. andere Dokumente oder Bewilligungen auf sich zu tragen sowie drohende Bussen, Sitzungen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz? 784
Interpellation Nr. 78 Andrea Elisabeth Knellwolf betreffend «Erasmus+» und Projekt «Europäische Universitäten» 785
Interpellation Nr. 79 Beatrice Isler betreffend Mix Martial Arts (MMA) zum Zweiten 786
Interpellation Nr. 80 Michelle Lachenmeier betreffend Hotelschiffe und «Busterminal» auf der Klybeckinsel 786
Interpellation Nr. 81 Oliver Bolliger betreffend unverhältnismässigen Polizeieinsatz und Bestrafung von Klimaschützer*innen 786
Interpellation Nr. 82 Gianna Hablützel-Bürki betreffend Transparenz zu den effektiven Kosten bei den Kinder- und Jugendheimen 788
Interpellation Nr. 83 Barbara Wegmann betreffend Gesundheitszustand der Stadtbäume 788
Mitteilungen zur heutigen Sitzung 790
22 Neue Interpellationen (Fortsetzung) 790
Interpellation Nr. 85 Patricia von Falkenstein betreffend Intensivierung von Gebäudesanierungen zum Schutz des Klimas 790
Interpellation Nr. 86 Eduard Rutschmann betreffend Unterbringung von Sozialhilfebezügern an der Rheingasse 790
Interpellation Nr. 87 Sarah Wyss betreffend Arbeitszeit fürs Umziehen 790
Interpellation Nr. 88 Tonja Zürcher betreffend die Verantwortung des Finanzplatzes für die Klimakrise 791
Interpellation Nr. 89 Pascal Messerli betreffend «Wall of Fame» am Gerbergässlein 20! 791
Interpellation Nr. 90 Oswald Inglin betreffend Einforderung der Daten über die Studienerfolge der Basler Maturandinnen und Maturanden beim Bundesamt für Statistik 791
Interpellation Nr. 91 Beat Leuthardt betreffend BVD-Schneckentempo schikaniert das Neubad 792
Interpellation Nr. 92 Alexander Gröflin betreffend Beauftragung von Anwaltskanzleien durch den Kanton Basel-Stadt 792
Interpellation Nr. 93 Tim Cuénod betreffend Turnhallenmangel, Schulsport und weite Wege 793
64. Resolution zum Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten: Kein Abkommen auf Kosten von Mensch, Tier und Umwelt! 793
11. Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Bericht und Ratschlag betreffend Volksinitiative “Zämme fahre mir besser!“ und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten sowie Bericht der Kommissionsminderheit 797
12. Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zur Kantonalen Volksinitiative “Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer” und zur unumgänglichen Ergänzung der Initiative (Anpassung von § 16 USG BS) sowie Bericht der Kommissionsminderheit 832
13. Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt. Statusbericht per Ende 2018 841
14. Bericht der Bau- und Raumplanungskommission zum Ratschlag betreffend Areal Eisenbahnweg. Festsetzung eines Bebauungsplanes, Änderung von Baulinien sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg (Areal Eisenbahnweg) 845
15. Ratschlag Sportanlagen Schorenmatte – Instandsetzung der Anlage und Ersatzneubau Garderoben. Antrag auf Erhöhung der Ausgabenbewilligung 849
16. Bericht der Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission zum Ratschlag zur Liberalisierung des Gastgewerbegesetzes sowie zum Anzug Thomas Gander und Konsorten betreffend Abschaffung des Wirtepatents 851

17. Kantonale Volksinitiative “Kein Lohn unter 23.-”. Bericht zur rechtlichen Zulässigkeit und zum weiteren Vorgehen 856

18. Bericht der Gesundheits- und Sozialkommission zum Ratschlag betreffend Kantonale Volksinitiative “Für eine kantonale Behindertengleichstellung” und Gegenvorschlag für ein Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) sowie Bericht zu einer Motion 857

Anhang A: Abstimmungsergebnisse 873

Anhang B: Neue Geschäfte (Zuweisungen) 877

Anhang C: Neue Vorstösse 884

Beginn der 13. Sitzung
Mittwoch, 11. September 2019, 09:00 Uhr

1. Mitteilungen und Genehmigung der Tagesordnung

[11.09.19 09:07:00, MGT]

Mitteilungen

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung und habe Ihnen vorerst folgende Mitteilungen zu machen:

Neue Ratsmitglieder

Ich habe die Freude, zwei neue Mitglieder in unserem Rat zu begrüssen und bitte die Angesprochenen, sich jeweils kurz von ihren Sitzen zu erheben.

- Stefan Wittlin anstelle des zurückgetretenen Stephan Luethi-Brüderlin
- Jean-Luc Perret anstelle des zurückgetretenen Leonhard Burckhardt

Ich wünsche den zwei neuen Ratsmitgliedern für ihre verantwortungsvolle Aufgabe alles Gute und heisse sie hier herzlich willkommen.

Änderungen Parlamentsdienst

Die 2. Ratssekretärin Alexandra Suter erwartet im Oktober ihr zweites Kind. Aufgrund der bevorstehenden Geburt ist Alexandra Suter momentan krankgeschrieben. Alexandra Suter hat sich zudem entschieden, auf Ende des Mutterschaftsurlaubs ihre Stelle zu kündigen. Im Namen des Grossen Rates möchte ich Alexandra Suter für ihre Arbeit danken und wünsche ihr und ihrer Familie alles Gute. Die Funktion der 2. Ratssekretärin übernimmt interimistisch Sabine Canton.

Rücktritt Jürg Meyer als Mitglied des Grossen Rates

Jürg Meyer hat als Mitglied des Grossen Rates auf den 31. Januar 2020 seinen Rücktritt erklärt. Jürg Meyer gehört dem Rat seit 01.06.2007 an.

Ich danke dem Zurücktretenden für die dem Staat in dieser Funktion geleisteten Dienste. Wir werden ihn dann in der Januar-Sitzung verabschieden.

Rücktritt Leitende Jugendanwältin

Die Leitende Jungendanwältin Frau Verena Schmid Lüpke hat ihren Rücktritt als Leitende Jungendanwältin auf ihren Pensionierungstermin 30. Mai 2020 erklärt.

Ich danke der Zurücktretenden für die dem Staat in dieser Funktion geleisteten Dienste. Das Geschäft geht an die Wahlvorbereitungskommission.

Rücktritt Richter am Sozialversicherungsgericht

Dr. Christoph Karli hat seinen Rücktritt als Richter am Sozialversicherungsgericht per 31. Dezember 2019 erklärt. Sein Rücktritt erfolgt von Gesetzes wegen gemäss § 19 Abs. 1 GOG durch Wegzug aus dem Kanton Basel-Stadt.

Ich danke dem Zurücktretenden für die dem Staat in dieser Funktion geleisteten Dienste. Das Geschäft geht an die Wahlvorbereitungskommission.

Save the date zum ersten: Museumsnacht

Anlässlich des 20. Jubiläums der Basler Museumsnacht wird auch das Rathaus erstmals an der Museumsnacht teilnehmen. Reservieren Sie sich deshalb den Freitagabend 17. Januar 2020. Auch der Grosse Rat wird sich mit einem Angebot beteiligen und sie erhalten zu gegebener Zeit weitere Informationen hierzu.

Save the date zum Zweiten: Tagung ILK zum Thema Gesundheitspolitik

Am 29. November ab 09:30 Uhr findet in Zürich eine spannende Tagung der ILK (Interkantonale Legislativ Konferenz statt) zum Thema Gesundheitspolitik statt. Parlamentarier aller Kantone sind für diesen Anlass eingeladen. Sie werden auch hierzu noch weitere Informationen erhalten. Bei Fragen zur ILK steht Ihnen Joël Thüring als vom Ratsbüro Delegierter für die ILK jederzeit gerne zur Verfügung.

Save the date zum Dritten: Eintägige Grossratsreise 2020

Am 28. August 2020 findet die eintägige Grossratsreise statt. Bitte reservieren Sie sich diesen Termin bereits heute in Ihrem Kalender. Die Reise wird ohne Abendessen stattfinden und Sie werden Abends wieder nach Basel zurückkehren.

Modernisierte Live-Übertragung der Grossratsdebatten

Die Technik, mit der Grossratssitzungen im Internet übertragen werden, ist in die Jahre gekommen. Über die Sommerferien sind deshalb neue Web-Kameras im Grossratssaal installiert worden. Neu nehmen statt einer zwei Kameras das Ratsgeschehen auf – je eine in der linken und eine in der rechten Ecke des Saals. Das Bild ist nun hochaufgelöst. Zudem werden jeweils Name, Funktion und Fraktionszugehörigkeit der Sprechenden eingeblendet und auch Abstimmungsresultate sind zu sehen.

Als weitere Neuerung kann die Sitzung nun im Livestream zurückgespult werden, und nach Sitzungsende bleiben die Videofiles auf der Webseite des Grossen Rates abrufbar. In einem zweiten Schritt ist ein Ausbau der Mediathek geplant. Innerhalb einzelner Ratssitzungen wird dann die Suche nach Traktandum beziehungsweise nach Votum möglich werden.

Wir müssen mit der neuen Technik nun Erfahrungen sammeln und es werden wohl noch Feinjustierungen nötig werden.

Ich möchte Sie speziell auf zwei Punkte hinweisen:

Der Name der sprechenden Person am Rednerpult wird aufgrund der Auswahl der Wortmeldungen angezeigt. Das bedingt, dass Sie sich auch auf Ihrem Gerät anmelden, nicht nur mündlich vorne.

Weiter gibt es auf Ihrem Abstimmungsgerät eine kleine Änderung: Es kommt oft vor, dass sich Ratsmitglieder bei Geschäften als Fraktionssprechende anmelden wollen, bei welchen nur Einzelsprecher vorgesehen sind. Neu erscheint deshalb folgende Meldung «Für diesen Geschäftstyp sind nur Einzelsprechende zugelassen».

Zum Abschluss eine erfreuliche Mitteilung

Grossrat René Häfliger hat einen runden Geburtstag gefeiert! Aus diesem freudigen Anlass spendiert er heute Morgen den Kaffee.

Im Namen des Grossen Rates bedanke ich mich bei René Häfliger für diese grosszügige Spende und gratuliere ihm nachträglich ganz herzlich zum Geburtstag.

[Applaus]

Neue Interpellationen

Es sind 24 neue Interpellationen eingegangen.

Die Interpellationen Nr. 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79 81, 82, 83, 89, 90, 91 werden mündlich beantwortet.

Das waren meine Mitteilungen. Wir kommen damit zur

Tagesordnung

Christian von Wartburg (SP): beantragt die folgende Resolution auf die Traktandenliste zu setzen:

Resolution zum Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten: Kein Abkommen auf Kosten von Mensch, Tier und Umwelt!

Nachhaltiger Klimaschutz auf allen Ebenen gehört zu unseren vordringlichsten Aufgaben. Dazu braucht es auf kommunaler, kantonaler, nationaler, und internationaler Ebene Massnahmen, um der Katastrophe entgegenzuwirken. Der Wirbelsturm Dorian hat dies letzte Woche auf den Bahamas erneut in aller Deutlichkeit aufgezeigt.

Unser Kanton hat den Klimanotstand ausgerufen. Es darf deshalb nicht sein, dass ein neues Abkommen die klimaschädliche Abholzung und Brandrodung im Amazonas-Regenwald verstärkt.

Gerade beim Abschluss von Freihandelsabkommen haben wir die Möglichkeit, international auf den nachhaltigen und ökologischen Umgang mit unserem Planeten zu pochen. Was bringen uns Abkommen, wenn diese indirekt die Zerstörung unser aller Lebensgrundlagen fördern? Direkt können wir in Lateinamerika wenig Einfluss nehmen. Aber solange der Schutz des Regenwaldes und der indigenen Bevölkerung nicht zu den Prioritäten der involvierten Regierungen gehören, muss beim Abschluss eines Handelsabkommens unbedingt sichergestellt sein, dass dieses Verhalten nicht noch unterstützt wird.

Leider macht aber die derzeitige mutwillige Zerstörung des Regenwaldes in Brasilien augenscheinlich, dass gerade die brasilianische Regierung nicht gewillt zu sein scheint, ihren Menschenrechts- und Umweltverpflichtungen nachzukommen. Nicht von ungefähr wollen aktuell europäische Länder- allen voran Frankreich und Irland - das erst vor zwei Monaten von der EU mit den Mercosur-Staaten ausgehandelte Abkommen nicht ratifizieren, solange die brasilianische Regierung ihren Verpflichtungen nicht nachkommt.

Art. 1 04a Abs. 1 lit. d. der Bundesverfassung sieht vor, dass Handelsverträge zur nachhaltigen Entwicklung der Land- und Ernährungswirtschaft beitragen müssen. Art. 54 Abs. 2 der Bundesverfassung sieht zudem vor, dass der Bund auf internationaler Ebene zur Achtung der Menschenrechte und zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen beiträgt. Der

Grosse Rat erachtet es deshalb für unabdingbar, dass die Schweiz das Mercosurabkommen erst ratifiziert, wenn die involvierten Regierungen Massnahmen ergreifen, um die Zerstörung des Regenwaldes zu bekämpfen. Das Abkommen selber muss zudem überprüfbare Nachhaltigkeits-, Klima und Menschenrechtsklauseln enthalten und regeln, wie deren Einhaltung überprüft wird und welche Konsequenzen die Nichteinhaltung nach sich zieht. Sodann muss die Bevölkerung die Möglichkeit haben, sich zu diesem Freihandelsabkommen mit weitreichenden Folgen äussern zu können.

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt fordert deshalb mit dieser Resolution gestützt auf Art. 1 04a Abs. 1 lit. d. und Art. 54 Abs. 2 der Bundesverfassung vom Bundesrat, dass er das Freihandelslabkommen mit den Mercosur-Staaten erst dann unterzeichnet, wenn dieses konkrete, sanktionsbedrohte und durchsetzbare Nachhaltigkeits-, Klima- und Menschenrechtsklauseln enthält und die involvierten Regierungen sich zum Schutz des Regenwaldes und der Menschenrechte verpflichtet haben. Zudem fordert der Grosse Rat, dass der Bundesrat eine referendumsfähige Vorlage vorlegt.

Tonja Zürcher (GB): Das Grüne Bündnis unterstützt die Traktandierung dieser Resolution. Es geht um wichtige Fragen wie das Klima, Menschenrechte und schlussendlich auch um Demokratie. Bitte traktandieren Sie diese Resolution, damit wir darüber sprechen können.

Pascal Messerli (SVP): Die SVP-Fraktion bittet Sie, diese Resolution nicht zu traktandieren. Ich weiss, dass einige im Parlament gerne Symbolpolitik betreiben, sonst hätte man ja kaum diesen absurden Klimanotstand erklärt, aber ich möchte schon noch einmal daran erinnern, dass wir ein kantonales Parlament sind. Ich bitte Sie, diese Symbolpolitik heute auf die Seite zu legen im Sinne der Sitzungseffizienz.

Die Unterzeichnung eines Freihandelsabkommens ist Aufgabe des Bundes. Wenn Sie gegen das Abkommen sind oder den brasilianischen Präsidenten nicht mögen, dann gibt es andere Handlungsmöglichkeiten wie etwa eine Online-Petition, oder Sie können im richtigen Moment auf eidgenössischer Ebene ein fakultatives Referendum ergreifen, aber der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt ist nun wirklich der falsche Ort, um diese internationalen und globalen Themen zu diskutieren.

Im Übrigen finde ich interessant, dass man auf rot-grüner Seite gerne Weltpolitik spielt, wenn einem der aktuelle Präsident eines Landes nicht passt, wenn sozialistische Regimes aber wieder einmal menschenverachtende Politik betreiben, sehe ich nie Resolutionen im Grossen Rat. Die rot-grüne Regierung hat eine Städtepartnerschaft mit Shanghai lanciert. China ist ein sozialistischer Staat, der die Menschenrechte mit Füssen tritt. Ich habe noch nie Proteste gegen diese Städtepartnerschaft gehört. Also sparen Sie sich doch bitte die Doppelmoral und traktandieren Sie diese Resolution heute nicht.

Stephan Mumenthaler (FDP): Man merkt, es ist Wahlkampf, viele sehen sich offenbar schon als zukünftige National- und Ständeräte und möchten jetzt schon Bundespolitik betreiben. Aber mein Vorredner hat es bereits gesagt: Aussenhandelspolitik, Aussenpolitik ist Sache des Bundes, es ist keine kantonale Angelegenheit, auch in Basel-Stadt nicht. Wir sollten dem Bund seine Kompetenzen lassen und dafür unsere Kompetenzen nutzen. Wir sollten gute kantonale Politik machen. Als ich Student war, gab es auch schon Nachhaltigkeitsthemen. Wissen Sie, was das Motto damals war? Think global, act local! Ja, wir sollen global denken, ja, wir sollen die globalen Probleme anerkennen, und wir müssen hier lokal unseren Beitrag leisten. Also hören wir doch auf, unsere Zeit zu verschwenden und Pseudobundespolitik zu machen. Machen wir vielmehr gute kantonale Politik. Dafür braucht es diese Resolution nicht, bitte lehnen Sie sie ab.

Abstimmung

zur Traktandierung der Resolution

JA heisst Traktandierung, NEIN heisst keine Traktandierung

Ergebnis der Abstimmung

45 Ja, 42 Nein. *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat beschliesst

die Resolution nach den Interpellationen auf die Traktandenliste zu setzen.

Der Grosse Rat beschliesst

die Tagesordnung zu genehmigen.

2. Entgegennahme der neuen Geschäfte

[11.09.19 09:21:47, ENG]

Zuweisungen

Der Grosse Rat beschliesst
stillschweigend, **die Zuweisungen** gemäss Verzeichnis der neuen Geschäfte (Anhang B zu diesem Protokoll) **zu genehmigen**.

Kenntnisnahmen

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis
von den im Geschäftsverzeichnis zur Kenntnisnahme beantragten Geschäften gemäss Anhang B zu diesem Protokoll.

3. Wahl eines Mitglieds des Ratsbüros (Nachfolge Remo Gallacchi, CVP)

[11.09.19 09:22:03, WG1]

Die Fraktion CVP/EVP schlägt als Mitglied des Ratsbüros Balz Herter vor.
Die Wahl findet usanzgemäss geheim statt.
Als Wahlbüro für diese und die weiteren geheimen Wahlen der heutigen Sitzung werden vorgeschlagen:
Chef: Michael Koechlin (LDP), Sektoren I+V: Danielle Kaufmann (SP), Sektor II: Lorenz Amiet (SVP), Sektor III: Oliver Bolliger (GB), Sektor IV: Andreas Zappalà (FDP). Sekretariat: Sabine Canton (Parlamentsdienst).

Der Grosse Rat genehmigt
stillschweigend das vorgeschlagene Wahlbüro.
Die Wahlzettel werden ausgeteilt und wieder eingesammelt.

Wahlergebnis
Ergebnis des 1. Wahlgangs

Ausgeteilte Wahlzettel	92
Eingegangene Wahlzettel	92
Ungültige Wahlzettel	0
Gültige Wahlzettel	92
Absolutes Mehr	47

Gewählt ist:

Balz Herter, mit	85 Stimmen

Stimmen haben erhalten:

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Der Grosse Rat wählt
Balz Herter als Mitglied des Ratsbüros für den Rest der laufenden Amtsdauer.
Dieser Beschluss ist zu publizieren.

4. Wahl eines Mitglieds der Wahlvorbereitungskommission (Nachfolge Beatriz Greuter, SP)

[11.09.19 09:48:02, WA1]

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Ich beantrage Ihnen, die Wahlen bei den Traktanden 4 bis 7 offen durchzuführen, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen dazu gegeben sind, also nicht mehr Kandidaturen vorliegen, als Sitze zu vergeben sind. Selbstverständlich werden die Abstimmungen dann aber einzeln durchgeführt.

Für offene Wahlen braucht es die Zustimmung eines Zweidrittelmehrs, also doppelt so viele JA-Stimmen wie NEIN-Stimmen.

Abstimmung

Durchführung offener Wahlen bei den Traktanden 4 bis 7 (Zweidrittelmehr)

JA heisst offene Wahl, NEIN heisst geheime Wahl.

Ergebnis der Abstimmung

Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 0 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat beschliesst

die Wahlen bei den Traktanden 4 - 7 offen durchzuführen, soweit die gesetzlichen Voraussetzungen dazu gegeben sind.

Die Fraktion SP nominiert Kerstin Wenk (SP) als Mitglied der Wahlvorbereitungskommission.

Gemäss § 14 Abs. 1 der Geschäftsordnung bleibt die Fraktionszusammensetzung der Kommissionen während der gesamten Amtsdauer unverändert. Es sind deshalb nur Wahlvorschläge zulässig, welche auf Mitglieder der Fraktion SP lauten.

Abstimmung

Wahl von Kerstin Wenk

JA heisst Wahl, NEIN heisst Nichtwahl.

Ergebnis der Abstimmung

Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 2 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat wählt

Kerstin Wenk als Mitglied der Wahlvorbereitungskommission für den Rest der laufenden Amtsdauer.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

5. Wahl eines Mitglieds der Bau- und Raumplanungskommission (Nachfolge Leonhard Burckhardt, SP)

[11.09.19 09:50:36, WAH]

Die Fraktion SP nominiert Stefan Wittlin (SP) als Mitglied der Bau- und Raumplanungskommission.

Wählbar sind Mitglieder der Fraktion SP.

Abstimmung

Wahl von Stefan Wittlin

JA heisst Wahl, NEIN heisst Nichtwahl.

Ergebnis der Abstimmung

Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 2 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat wählt
Stefan Wittlin als Mitglied der Bau- und Raumplanungskommission für den Rest der laufenden Amtsdauer.
Dieser Beschluss ist zu publizieren.

6. Wahl eines Mitglieds der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (Nachfolge Stephan Luethi-Brüderlin, SP)

[11.09.19 09:51:40, WAH]

Die Fraktion SP nominiert Jean-Luc Perret (SP) als Mitglied der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission .
Wählbar sind Mitglieder der Fraktion SP.

Abstimmung
Wahl von Jean-Luc Perret
JA heisst Wahl, NEIN heisst Nichtwahl.

Ergebnis der Abstimmung
Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 2 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat wählt
Jean-Luc Perret als Mitglied der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission für den Rest der laufenden Amtsdauer.
Dieser Beschluss ist zu publizieren.

7. Wahl eines Mitglieds der Regiokommission (Nachfolge Stephan Luethi-Brüderlin, SP)

[11.09.19 09:52:43, WAH]

Die Fraktion SP nominiert Michela Seggiani (SP) als Mitglied der Regiokommission.
Wählbar sind Mitglieder der Fraktion SP.

Abstimmung
Wahl von Michela Seggiani
JA heisst Wahl, NEIN heisst Nichtwahl.

Ergebnis der Abstimmung
Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 2 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat wählt
Michela Seggiani als Mitglied der Regiokommission für den Rest der laufenden Amtsdauer.
Dieser Beschluss ist zu publizieren.

8. Bericht und Vorschlag zur Wahl eines Richters am Strafgericht für den Rest der laufenden Amtsdauer 2016 – 2021

[11.09.19 09:53:58, WVKo, 19.5162.02, WVK]

Die Wahlvorbereitungskommission beantragt mit ihrem Bericht 19.5162.02 , Raphael Zeugin als Richter am Strafgericht für den Rest der laufenden Amtsperiode 2016 - 2021 zu wählen.

Eine inhaltliche Diskussion über kandidierende oder vorgeschlagene Personen findet gemäss § 31 Abs. 1 der Geschäftsordnung nicht statt.

Eintreten ist obligatorisch, Rückweisung wurde nicht beantragt.

Innerhalb der gesetzlichen Frist von vier Wochen gemäss § 76 Abs. 2 der Geschäftsordnung sind keine weiteren Wahlvorschläge eingegangen.

Gemäss den Bestimmungen in der Geschäftsordnung findet die Wahl geheim statt. Wenn nicht mehr Kandidatinnen oder Kandidaten vorgeschlagen sind, als gewählt werden können, kann der Grosse Rat mit zwei Dritteln der Stimmen offene Wahl beschliessen. Ich beantrage Ihnen offene Wahl.

Abstimmung

Durchführung offener Wahlen (Zweidrittelmehr)

JA heisst offene Wahl, NEIN heisst geheime Wahl.

Ergebnis der Abstimmung

Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 0 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Abstimmung

Wahl von Raphael Zeugin

JA heisst Wahl, NEIN heisst Nichtwahl.

Ergebnis der Abstimmung

Ja (grosses Mehr), Nein 0, Enthaltung 0 *[Abstimmung von Hand, manuelle Auszählung]*

Der Grosse Rat beschliesst

Anstelle der zurückgetretenen Noëmi Baltermia-Lüdin wird als Richterin am Strafgereicht für den Rest der laufenden Amtsdauer bis 31. Dezember 2021 gewählt:

Rafael Zeugin, geb. 1986, Basel

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

9. Rechenschaftsbericht und Bericht zum Jahresbericht 2018 des Regierungsrates der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt

[11.09.19 09:56:22, GPK, 19.5258.01, BER]

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) beantragt mit ihrem Bericht 19.5258.01, auf das Geschäft einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Ich gebe Ihnen bekannt, wie wir bei diesem Geschäft vorgehen:

Zuerst erfolgt eine allgemeine Debatte über den Bericht der GPK und den Jahresbericht, in welcher zunächst der Präsident der Geschäftsprüfungskommission das Wort erhält.

Anschliessend sprechen die Präsidien allfälliger Sachkommissionen, sofern sie das Wort wünschen.

Dann erhalten der Vorsitzende des Gerichtsrates und die Vertreterin des Regierungsrates also die Regierungspräsidentin das Wort, anschliessend die Fraktionen (je maximal 10 Minuten) und die Einzelvotierenden (je maximal 5 Minuten). Das erste Schlusswort zum Eintreten hat die Regierungspräsidentin, das zweite der Vorsitzende des Gerichtsrates und das ultimative Schlusswort wieder der Präsident der Geschäftsprüfungskommission.

Nach dem Eintreten folgt eine departementsweise Detailberatung.

Am Schluss folgt dann die formelle Beratung des Genehmigungsantrages auf Seite 55 des Berichts der GPK und die Schlussabstimmung.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, wie vom Präsidium vorgeschlagen vorzugehen.

Eintretensdebatte

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Ich möchte Sie heute Morgen kurz mitnehmen auf eine Reise durch unseren Jahresbericht. Ich sage es auch dieses Jahr wieder: Oberaufsicht ist Arbeit, sie ist in gewissen Moment kurzweilig, in anderen aber auch wirklich anstrengend und letztlich hoffentlich immer sachlich. Wir wollen in der GPK sachlich, über Parteigrenzen hinaus zusammenarbeiten. Wir sind solidarisch in unserer Oberaufsicht über die Verwaltung und die ausgelagerten Betriebe. Wir versuchen immer, die ganzen Aspekte, die wir prüfen, mit der gebotenen Sachlichkeit und Gelassenheit anzuschauen.

In eigener Sache dürfen wir sagen, dass wir uns dieses Jahr zum ersten Mal entschieden haben, eine neue Art der Berichterstattung zu wählen. Wir berichten im Sommer nicht nur zum Jahresbericht der Regierung, sondern legen auch ausführlich Rechenschaft ab über unsere eigene Tätigkeit, über unsere eigenen Aspekte, die wir über das Jahr hinaus untersucht haben. Es ist auch klar, dass die GPK immer wieder gefordert ist und dass es durchaus vorkommen kann, dass es zu Sonderberichten über grössere Untersuchungen kommen kann. Darüber werden wir später noch mehr hören.

Ich möchte nun kurz einleitend einige Schwerpunkte und Akzente unseres Berichtes hervorheben. Grundsätzlich, und das ist der GPK ein grosses Anliegen, ist es so, dass Regierungsrat, Verwaltung und Gerichtsbehörden im vergangenen Jahr überwiegend gute bis sehr gute Arbeit für den Kanton geleistet haben. Dafür möchte die GPK allen ausdrücklich danken. Es gibt aber auch Handlungsbedarf.

Ein erster Punkt, der auch im Bericht vorkommt und den ich hier hervorheben möchte, ist leider auch dieses Jahr wieder das Bau- und Gastgewerbeinspektorat Basel-Stadt. Wir haben geschrieben, es verharre in der Komfortzone und wir mussten leider feststellen, dass die bessere Erreichbarkeit, die wir für die Bürgerinnen und Bürger, für diejenigen, die im Kanton bauen, für diejenigen, die durch eine Baute in irgendeiner Form betroffen sind, noch nicht da ist, wo sie sein sollte. Die anhaltende Kundenunfreundlichkeit gerade bei der Erreichbarkeit ist für die GPK nicht verständlich. Deshalb hält die GPK an der Empfehlung des letztjährigen Jahresberichts noch einmal fest. Das Bau- und Gastgewerbeinspektorat ist aufgefordert, seine Öffnungszeiten und seine telefonischen Sprechstunden einer modernen und kundenfreundlichen Erreichbarkeit anzupassen.

Zweitens: Der Jahresbericht der Regierung kam in diesem Jahr in einem neuen Kleid. Die GPK hat das ausdrücklich begrüsst, dies wurde ihr auch angekündigt, und die Art und Weise der Präsentation schon vorher vorgestellt. Es wird auch ausdrücklich begrüsst, dass es jetzt im jeweiligen Departement ein Vorwort des Vorstehers gibt und dass eine politische Wertung ebenfalls stattfindet. Auch für sehr sinnvoll erachtet es die GPK, dass es eine Liste wichtiger Ereignisse gibt. Die GPK wünscht sich jedoch vom Regierungsrat auch eine kritische bis selbstkritischere Rückschau, damit die Öffentlichkeit nachvollziehen kann, wie Rechenschaft abgelegt wird. Es darf auch einmal etwas schiefgehen und man darf darüber berichten, das wäre nicht so schlimm. Ein Beispiel, das der GPK aufgefallen ist, ist das elektronische Patientendossier. Es ist ein grosses Projekt, das aus welchen Gründen auch immer nicht geklappt hat. Es wäre wünschenswert, wenn im Jahresbericht darüber Rechenschaft abgelegt worden wäre. So würden wir uns das wünschen, und wir hoffen sehr, dass im nächsten Jahr einer oder zwei Punkte, die vielleicht nicht so gut gelaufen sind, explizit mitgeteilt werden.

Im Jahresbericht wurde aus unserer Sicht zwar über verschiedene grössere Projekte orientiert, aber auf unsere Nachfrage hin nach einer Liste aller grösserer Projekte, die verzögert worden sind gibt, haben wir festgestellt, dass doch 19 Projekte verzögert worden sind. Wir wünschten uns auch hier eine strukturierte Berichterstattung über die hängigen Projekte, über den Stand und die Gründe, warum einige Projekte noch nicht abgeschlossen sind.

Ein weiterer Punkt, den die GPK in ihrem Bericht moniert, betrifft einen Aspekt, der auch in den Medien zu reden gab, nämlich die Doppelrolle der beiden Regierungsräte, die im Verwaltungsrat der MCH-Group sitzen. Für die GPK ist letztlich offensichtlich, dass diese Doppelrolle zu grundsätzlichen Interessenkonflikten führen muss. Als Regierungsrat ist eine Person gehalten, die Interessen und nur die Interessen des Kantons wahrzunehmen. Es kann nun sein, dass diese Kantonsinteressen nicht in jedem Fall mit den Interessen eines Unternehmens übereinstimmen. In solchen Situationen ist es sehr schwierig zu überlegen, wem der Vorzug gegeben wird. Bin ich Verwaltungsrat oder bin ich Regierungsrat? Wie entscheide ich mich im konkreten Fall? Akzentuiert würde eine solche Problematik beispielsweise bei einem Verkauf oder bei einem Vertrag mit der Stadt selber. Da müsste man ja quasi selbst kontrahieren, auf der einen Seite die Unterschrift als Regierungsrat, auf der anderen Seite die Unterschrift als Verwaltungsrat. Das scheint uns zumindest in der Anlage des Konzepts problematisch.

Wir haben deshalb den Regierungsrat aufgefordert, diese Rolle exemplarisch zu überprüfen, und ich kann bereits ankündigen, dass wir auch noch weitere Informationen zu dieser Problematik erhalten werden.

Weiter haben wir uns die Betriebsanalyse Kunstmuseum zur Brust genommen. Wir haben sie uns zur Brust genommen, nachdem wir sie erhalten haben, nach langem Kampf und Drängen mussten wir diese unter Aufsicht einsehen im Präsidialdepartement. Wir haben einerseits Verständnis signalisiert dafür, dass ein Fehler passiert ist beim Auftrag, dass man eine Vertraulichkeit zugesichert hat. Wir als GPK haben aber den Anspruch, Informationen zu erhalten, wenn wir sie wünschen, und zwar nicht in einem Kämmerchen still und leise überwacht, sondern bei uns in der Kommission. Es ist arbeitstechnisch für uns nicht zu bewältigen, wenn wir dann alle noch in ein Kämmerchen gehen müssen, um unter Aufsicht Dokumente zu lesen. Wir sind nicht der amerikanische Senat, und so wichtig war es überdies auch nicht.

Aber wir haben also die Betriebsanalyse gelesen. Für uns ist unklar geblieben, ob das Präsidialdepartement die entsprechenden Warnsignale zusammen mit der Museumsleitung nicht hätte früher erkennen können. Das Führen eines Museums ist sicherlich komplex, aber es sind doch einige Punkte aufgetaucht, die grosse Fragezeichen hinterlassen haben. Die GPK konnte sich aber auch davon überzeugen, dass die aufgrund der Betriebsanalyse erfolgten Veränderungen angelaufen sind, dass es Kontrollprozesse gibt in Bezug auf die Veränderungen in der Geschäftsleitungen. Daher konnte sich die GPK davon überzeugen, dass die Probleme angegangen werden. Und dennoch erwartet die GPK, dass das Präsidialdepartemten nun auch alle anderen vier staatlichen Museen eng und gut

begleitet, nicht dass noch einmal so etwas passiert.

Leider mussten wir nun den Medien entnehmen, dass es eine Betriebsanalyse zum Historischen Museum gibt. Unser Wunsch wäre, dass wir diese möglichst ohne Probleme erhalten, vielleicht sogar, dass wir nicht aus den Medien erfahren müssen, dass es solche Analysen gibt. Wir werden sehen, wie sich das weiter entwickelt.

Weiter haben wir Baumfällungen thematisiert. Baumfällungen sind der GPK wichtig, und wir möchten nicht weniger, als dass Begriffe einheitlich verwendet werden, damit wir nachvollziehen können, wie es um die Bäume steht. Angesichts der Hardwaldproblematik kann man feststellen, dass Bäume einfach zu unserem Leben gehören, und sie sind gerade in einer Stadt wichtig. Deshalb möchten wir wissen, was Baumsaldo heisst, was Ersatzpflanzungen, Neupflanzungen heisst, damit man eine Übersicht über die Entwicklung des Baumbestands in einer alten Stadt wie Basel bekommt.

Es gab eine Episode in diesem Frühjahr zur brieflichen Abstimmung. Man hat das System geändert, es gab eine grosse Aufregung. Die GPK hat offen interveniert, hat sich bei der Staatskanzlei eingeschaltet, weil sie um einen wichtigen Aspekt der Demokratie besorgt war, nämlich die unverfälschte Stimm- und Wahlabgabe bei einer Abstimmung. Dort hat sich die Frage gestellt, ob der Kanton wirklich die Mittel hat, seine Bürgerinnen und Bürger bei einem Fehler präzise zu informieren, darauf aufmerksam zu machen, dass es neue Wahlunterlagen gibt. Wir stellen die Frage, ob es nicht ein Konzept braucht, das gewährleistet, dass man schnell und zuverlässig alle Bürgerinnen und Bürger erreicht. Es gibt immer noch Leute ohne Facebook, es gibt immer noch Leute, die das Regionaljournal nicht hören, es gibt immer noch Leute, die ihren Medienkonsum auf Webseiten beschränken und keine Zeitungen lesen. Ein Konzept über die flächendeckende Informationspolitik des Kantons wäre überlegenswert. Interessant ist, dass es eine App gibt, die mich informiert, wenn ein Kran in Riehen umfällt. Es wäre vielleicht gar nicht schlecht, wenn es eine Lösung in dieser Art und Weise gäbe. Aber darüber muss nicht die GPK nachdenken, sondern das soll der Kanton tun.

Wir haben einen weiteren Aspekt, der zu reden gab, angesprochen. Wir haben eine Liste von Personen verlangt, die in Gremien Einsitz nehmen, die in der kantonalen Verwaltung eine Rolle spielen und in einem subventionierten Betrieb im Verwaltungsrat oder im Vorstand sitzen. Für uns ist es unklar, ob das sinnvoll ist oder nicht. Wir haben die Position des Regierungsrats zu diesem Punkt nicht verstanden. Denn für die GPK ist es elementar, dass wir Menschen in unserem Kanton und interessierte Verbände, Vereine, subventionierte Betriebe gleich behandeln. Das Gleichbehandlungsgebot von Institutionen geht einem Informationsfluss zwischen Kanton und subventioniertem Betrieb vor. Das Amtsgeheimnis und das Gleichbehandlungsgebot verbieten es geradezu nach Auffassung der GPK, dass eine Amtsleitung einerseits Informationen aus dem subventionierten Betrieb in das Amt hineinbringt und dann aus dem Amt hinaus wieder Informationen in den Betrieb trägt. Eine aktive gesellschaftspolitische Unterstützung einer privaten Institutionen beispielsweise durch die Entsendung einer Amtsleiterin sieht das Staatsbeitragsgesetz gemäss GPK nicht vor.

Letztlich ist für die GPK in diesem Punkt Klärungsbedarf vorhanden. Es gibt keine Richtlinien, wie das gehandhabt werden soll. Für uns ist klar: Wenn sich Mitglieder der kantonalen Verwaltung auf der einen Seite aktiv in diesen Gremien einbringen, können sie nicht mehr unbefangen als Abteilungsleitende über entsprechende Belange entscheiden können. Es ist ähnlich wie bei der Messe. Das Potenzial sachfremder Überlegungen bei Entscheiden ist gegeben, und das möchte die GPK nicht. Die GPK möchte, dass frei und unabhängig und alleine gestützt auf die Sachlage entschieden werden kann.

Ein letzter Punkt, den ich noch anbringen möchte, betrifft etwas, das die GPK im Zuge ihrer Hearings mitgenommen hat. Wir werden bis im Jahr 2035 im Bereich Pflege aufgrund der Bevölkerungsentwicklung 800 Plätze mehr brauchen. Das klingt nicht nach wahnsinnig viel, aber es ist sehr wichtig, dass solche Dinge in der Planung aufgenommen werden und dass diese Plätze dann auch für die Menschen vorhanden sind. Auch solche Arbeit macht die GPK.

Mir bleibt Lea Mani, unserer Geschäftsführerin zu danken. Sie hat während des ganzen Jahres hervorragende Arbeit geleistet, sie hat uns leider verlassen, weil sie eine andere Kommission übernimmt. Sie hat mit ihrem Pensum für die GPK alles gegeben. Ich möchte auch dem Redaktionsteam, Beatrice Isler und Michael Koechlin danken. Ohne sie wäre dieser Bericht nicht lesbar, er hätte nicht nur Kommafehler, sondern auch Hunderttausende Dass-Sätze und seltsame Schachtelsätze. Und ich möchte allen Mitgliedern der GPK meinen grossen Dank für ihre Arbeits aussprechen. Oberaufsicht ist Arbeit, wer auch immer in dieser Kommission Einsitz nimmt, merkt das sehr schnell. Arbeit ist gerade in diesem Bereicht wichtig.

Stephan Wullschleger, Präsident des Gerichtsrates: Die GPK empfiehlt dem Regierungsrat und dem Gerichtsrat das Zusammenspiel von Jahresbericht des Regierungsrats und dem separaten Jahresbericht des Gerichtsrats zu überprüfen. Ich erlaube mir bereis in der Eingangsdebatte, auf diese Anregung einzugehen, weil sie, wie der Präsident der GPK erwähnt hat, das neue Kleid des Berichts beschlägt.

Seit dem Inkrafttreten des neuen GOG und der Erhöhung der Selbständigkeit der Gerichte haben die Gerichte und der Gerichtsrat immer daran festgehalten, dass die Gerichte weiterhin im kantonalen Jahresbericht ihren Bericht erstatten. Das machen sie genau gleich wie die Kleeblattorganisationen, die dem Grossen Rat unterstehen. Nun kam das neue Format des Berichts und entsprechende Vorgaben des Regierungsrats, in welcher Art und Weise die neue Berichterstattung, gemäss Ihrem Wunsch nach einem neuen Kleid des Berichts, geschehen sollte. Diese Vorgaben machten es nicht mehr möglich, im bisherigen Rahmen Bericht zu erstatten, insbesondere das umfangreiche statistische Material über die Fallzahlen, über die Erledigungsstatistik konnte in diesem neuen Kleid nicht mehr erscheinen.

Gerichte erstatten Bericht auch über dieses statistisches Material, und zwar in der ganzen Schweiz in ähnlicher Art und Weise. Der Gerichtsrat beschloss daher ein zweigleisiges Vorgehen. Für uns war klar, dass wir weiterhin im kantonalen Jahresbericht Ihnen primär Bericht erstatten, Ihnen die Möglichkeit geben, die Oberaufsicht auszuüben und selbstverständlich auch die Jahresrechnung zu integrieren. Diese Berichterstattung war bezogen auf die Bedürfnisse des

Grossen Rats. Es war Berichterstattung über Entwicklungen, die für die Ausübung der Oberaufsicht von Bedeutung sein können, beispielsweise über die von uns verstärkte Öffentlichkeitsarbeit, über den Erlass von Reglementen beispielsweise über die Frage der Spruchkörperbildung, die ja letztes Jahr die GPK beschäftigt hat, über den Stand der Systempflege, den Stellenplan, die Raumentwicklung, die Arbeitslast, die Situation der Ressourcen und selbstverständlich auch über gesetzlich vorgesehene Berichte, beispielsweise über die Nebenbeschäftigungen von Gerichtsmitgliedern.

Alles andere, eben auch die umfangreiche statistische Berichterstattung, haben wir in einem eigenen Jahresbericht publiziert, gleichzeitig und ausschliesslich im Internet. Wir haben also darauf verzichtet, einen eigenen Bericht zu drucken. Dieses Vorgehen scheint uns bewährt zu sein, wir möchten daran festhalten, und auch nach Rücksprache mit dem Regierungsrat und dem Austausch, der uns empfohlen worden ist, möchten wir daran festhalten. Wir möchten Ihnen im kantonalen Jahresbericht Bericht erstatten und daneben noch einen weiteren, gleichzeitig publizierten eigenen Jahresbericht erstellen.

Dieses doppelgleisige Vorgehen ist auch nicht singulär. Ihre Ombudsstelle, Ihr Datenschutzbeauftragter und die Staatsanwaltschaft machen es genau gleich. Deshalb empfehle ich Ihnen, dies als erledigt zu betrachten, auch nach Rücksprache mit Michael Koechlin und dem Kommissionspräsidenten. Ich danke Ihnen für die positive Aufnahme der Arbeit der Gerichte.

Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann, Vorsteherin PD: Ich möchte der GPK im Namen des Regierungsrats an dieser Stelle für den vorliegenden Bericht und die sehr grosse Arbeit danken. Auch für die Bestätigung der im Grossen und Ganzen guten Arbeit der Regierung und Verwaltung bedanken wir uns.

Die kritische Begleitung der GPK ist, auch wenn sie für uns nicht immer nur angenehm ist, wichtig, damit wir die Regierungs- und Verwaltungsarbeit verbessern können. Sie legen ihr Augenmerk auf kritische Punkte und geben uns konkrete Anregungen. Auf drei Punkte möchte ich kurz eingehen.

Zum Jahresbericht: Der Regierungsrat versteht den Jahresbericht als Rechenschaftsbericht und hat bei der Überarbeitung der Berichte ein besonderes Augenmerk darauf gelegt, dass bei der Berichterstattung eine realistische Standortbestimmung erfolgt. Im Kapitel Legislaturplan wird strukturiert zum Stand der Umsetzung der Legislaturziele und der Massnahmen berichtet. Die Departemente und Dienststellen haben sich auf wesentliche Änderungen und Neuerungen sowie drängende Fragen fokussiert. Damit die GPK einfacher und direkter zu den für das Ausüben der Oberaufsichtsfunktion notwendigen Informationen kommt, bietet der Regierungsrat gerne regelmässige Gespräche mit den Departementsvorstehenden an, wie sie bis vor einigen Jahren üblich waren. Das direkte Gespräch mit den politisch und organisatorisch Verantwortlichen bietet die Möglichkeit, Fragen und Anliegen direkt und verbindlich zu klären. Zudem kann allfälligen Missverständnissen vorgebeugt werden.

Zu den Betriebsanalysen der Museen: Die Empfehlung zu den Betriebsanalysen der Museen konnte beim Historischen Museum umgesetzt werden, und der Schlussbericht wurde letzte Woche veröffentlicht. Wir bedauern es, dass dies wegen der Vertragsbestimmungen beim Kunstmuseum so nicht möglich war. Bei den weiteren Betriebsanalysen achten wir darauf, dass keine solchen Bestimmungen im Vertrag bestehen und wir die Analysen veröffentlichen können, wie die GPK dies auch verlangt.

Zu den neuen Abstimmungsunterlagen: Am Urnengang vom 19. Mai 2019 haben 98,36% der Stimmberechtigten ihre Stimmabgabe korrekt vorgenommen. Ein Teil der 1,63% ungültiger Stimmabgaben kam aufgrund der Umstellung der Abstimmungsunterlagen neu mit einem Stimmrechtsausweis zu Stande, obwohl sehr offensiv kommuniziert wurde. Das Stimm- und Wahlmaterial wird deshalb verbessert, ohne dass am neuen Konzept grundsätzlich etwas geändert wird. Ein erneuter grundsätzlicher Wechsel der Unterlagen würde zur Verunsicherung derjenigen 98,36% der Stimmberechtigten führen, die die Stimmabgabe korrekt vorgenommen haben. Neu werden die Stimmunterlagen noch klarer beschriftet. Zusätzlich zu den Überarbeitungen des Stimmmaterials sind Kommunikationsmassnahmen angedacht, welche vor und während der Phase der Postzustellung der Unterlagen die Stimmberechtigten auf das Beilegen des Stimmrechtsausweises aufmerksam machen werden.

Dies ist mein kleines Eintretensvotum, ich bin gespannt auf die Debatte und möchte noch einmal herzlich danken für die grosse Arbeit der GPK.

Beatrice Isler (CVP/EVP): Entgegen meines Vorsatzes, hier nicht über den GPK-Bericht zu sprechen, stehe ich nun doch hier und äussere mich. Als Mitglied der GPK finde ich etwas komisch, über unsere Arbeit zu reden, denn unser Präsident hat Sie ja bereits ausführlich informiert und ausserdem haben Sie, nehme ich an, alle den Bericht gelesen. Mich interessieren Ihre Statements von aussen.

Wenn ich nun noch einmal zurückdenke, stolpere ich als Erstes über den Jahresbericht der Regierung selber. Ich hätte mir gewünscht, wenn auch auf vergangene Projekte oder auf alte Hinweise in der GPK im Rechenschaftsbericht der Regierung eingegangen worden wäre. In einem Jahresbericht darf auch einmal aufgezeigt werden, was nicht so gut gelaufen ist oder welche Massnahmen der Regierungsrat getroffen hat, um Missstände zu tilgen. Die GPK hat das schon mehrfach “gerügt”, so wirklich angekommen ist unsere Idee jedoch nicht. Nach wie vor glaube ich, dass diese Form der Berichterstattung tatsächlich nichts für die breite Bevölkerung ist, und das sollte es gemäss Regierungsrat ja sein.

Geärgert hat mich die erschwerte Einsicht in die Betriebsanalyse der KPMG zum Kunstmuseum. Die Frage nach der Definition unserer Oberaufsichtsarbeit stellt sich bei einem solchen Vorgehen sofort, und das darf nicht mehr vorkommen.

Ein weiteres Ärgernis ist der Dauerbrenner Bau- und Gastgewerbeinspektorat, vor allem bei letzterem begreife ich den Widerstand gegen ein kundenfreundlicheres Verhalten nur mässig. Ich weiss aus eigener langjähriger beruflicher Tätigkeit,

wie es ist, mit vielen Telefonaten, auch nicht sehr höflichen, zurechtkommen zu müssen. Viele Dienststellen wie zum Beispiel die Steuerverwaltung oder die Sozialhilfe oder die Ombudstelle erfüllen professionell ihre Dienstleistungen am Telefon und haben dabei den angenehmen Nebeneffekt, dass die Menschen viel weniger sauer sind, wenn sie “abgeholt” werden.

Auf Seite 19 des GPK-Berichts wird aus unserem Hearing mit der Abteilung Langzeitpflege und Spitex berichtet. Bis 2035 fehlen 800 zusätzliche Pflegeplätze. Das bereitet Sorge. Aber zum Glück sind die Leitlinien zur Alterspolitik neu überarbeitet. Das lässt uns von der CVP/EVP hoffen, dass wir uns einen künftigen Pflegeplatz nicht schon jetzt reservieren müssen.

Erich Bucher (FDP): Als Erstes möchte ich im Namen der Fraktion den Dank der GPK an den Regierungsrat, die Verwaltung, die Kleeblattorganisationen und die öffentlich-rechtlichen Anstalten für die konstruktive Arbeit und Zusammenarbeit wiederholen. Die FDP-Fraktion unterstützt alle die Forderungen der GPK und erwartet, dass die Regierung diese zeitnah umsetzt. In Anbetracht der endlosen Traktandenliste möchte ich mich aber in diesem Referat nur auf unsere wesentlichen Anliegen beschränken.

Zu Form und Inhalt des Jahresberichts: Seit ich in der GPK bin, ist die Form, der Inhalt, die Qualität des Jahresberichts ein Dauerbrenner. Der Regierungsrat hat uns versprochen, in dieser Thematik wesentliche Fortschritte zu machen. Leider wurden unsere Erwartungen an eine umsichtige und sorgfältige Berichterstattung immer noch nicht erfüllt. Positiv ist die graphische Neugestaltung zu vermerken, inhaltlich hat sich aber leider nichts geändert. Die Berichterstattung ist gerade dort, wo Misserfolge oder konkrete Probleme zu kommunizieren wären, nach wie vor sehr oberflächlich. Es ist zu konstatieren, dass der Jahresbericht immer noch kein Rechenschaftsbericht ist. Ich kann die Forderung der GPK nach einem solchen Qualitätsschritt nur zusätzlich unterstreichen.

Zu den Projektverzögerungen: Ein weiterer Dauerbrenner der GPK ist die Forderung nach einer strukturellen Berichterstattung zu den wichtigsten hängigen Projekten. Mit anderen Worten, die GPK fordert ein Projektportfolio, das einen einfachen Überblick über die verschiedenen Initiativen der Verwaltung gibt. Nicht alle diese Vorhaben müssen dem Parlament unterbreitet werden, verursachen aber direkte und indirekte Kosten und vor allem binden sie Personalressourcen. Ein Projektportfolio zeigt aber auch, wie erfolgreich die Projekte umgesetzt werden und wo Probleme und Verzögerungen eingetreten sind. In diesem Fall interessieren allfällige Folgekosten und die neuen Projekteinführungsdaten. Leider fehlt diese Übersicht noch immer. Ich bin aber zuversichtlich, dass die Forderung der GPK im nächsten Jahresbericht Erfolg haben wird. Die Beantwortung der schriftlichen Anfrage von Christian Moesch betreffend Digitalisierung des Kantons Basel-Stadt Projektportfolio ist klar ein erster Schritt in die richtige Richtung, denn in der Beantwortung wurde zum ersten Mal eine standardisierte Darstellung der Projekte verwendet. Wenn zusätzlich noch die aufgelaufenen Kosten und eine kritische Würdigung der Planabweichungen enthalten wären, würde mir dies im Moment bereits reichen. Es braucht nicht viel, um neben der Digitalisierungsprojekte auch die restlichen ins Portfolio aufzunehmen. Ich hoffe, wir können das im nächsten Jahresbericht lesen.

Zur Doppelrolle von Regierungsräten und “Chefbeamten”: Die GPK hat die Doppelrolle der Regierung im Verwaltungsrat der Messe aufgezeigt und die Regierung aufgefordert, diese Doppelrolle zu erklären. Der Verwaltungsrat ist in erster Linie dem Unternehmen verpflichtet und der Regierungsrat seinem Kanton. Diesen inhärenten Konflikt kann man nicht übersteuern. Dies gilt aber auch für alle führenden Angestellten des Kantons. Es darf nämlich auch da nicht sein, dass jemand Subventionsgeldgeber ist und gleichzeitig in der Leitung eines Geldempfängers sitzt.

In diesem Sinne möchte ich Ihnen empfehlen, den Jahresbericht der GPK zu genehmigen.

Sarah Wyss (SP): Zuerst möchte ich mich im Namen der SP-Fraktion für dieses umfassende Dokument und die grosse Arbeit der GPK bedanken. Wir versuchen, einen Aussenblick auf die Arbeit der GPK zu werfen, ich bin also nicht Mitglied der Kommission. Aber auch ich gehe davon aus, dass Sie alle diesen Bericht studiert haben und werde deshalb mich nicht wiederholen. Wir werden uns gegebenenfalls erlauben, bei den einzelnen Departementen etwas zu sagen, ich möchte mich jetzt mehr auf der übergeordneten Ebene kurz äussern.

Die SP-Fraktion nimmt die Meinung der GPK zur Kenntnis, dass der Jahresbericht eigentlich auch ein Rechenschaftsbericht sein sollte und diesen Zweck aber nicht wirklich erfüllt. Ein Teil unserer Fraktion findet jedoch, dass dieser Bericht diesen Zweck erfüllt. Dem Kritikpunkt der GPK, dass bei der Ombudsstelle der Jahresbericht nicht vorlag, schliesst sich die SP-Fraktion vollumfänglich an. Es geht nicht, dass eine der Kleeblattorganisationen, die dem Grossen Rat angegliedert sind, den Jahresbericht nicht rechtzeitig abgibt. Dies ist eine Nichterfüllung der Aufgabe und dies können wir nicht tolerieren. Wir bitten die Ombudstelle also inständig, diese Aufgabe wahrzunehmen.

Allgemein kann gesagt werden, dass sich die GPK wünscht, dass Grossprojekte proaktiver thematisiert werden. Diesem Anliegen können wir uns anschliessen, denn es ist manchmal auch gut zu sehen, dass gewisse Grossprojekte zwar verzögert sind, aber dass alles nicht so schlimm ist. Daher würde es sicherlich auch der Regierung gut tun, eine Auflistung vorzunehmen. Sehr erstaunt hat mich, dass ein Riesenprojekt wie zum Beispiel E-Health, das nicht ganz problemlos vonstatten geht, kaum erwähnt wird und auch in der Übersicht bei den sonst eigentlich sehr gehaltvollen Einleitungen kein Vorwort zur abgelehnten Spitalfusion steht.

Beatrice Isler hat vorher gesagt, dass sie sich einen Aussenblick auf diesen Bericht wünscht, und den möchte ich gerne der GPK und weniger dem Regierungsrat mitgeben. Gewisse Formulierungen erwecken einen etwas destruktiven und abwertenden Anschein gegenüber der Verwaltung, die tagtäglich ihrer Tätigkeit nachgeht. Es käme mir persönlich gelegen, wenn eine gewisse Untertonalität oder ein gewisses Zwischen-den-Zeilen-Lesen sachlicher daherkommen würde, weil gute sachliche Kritik tatsächlich wichtig ist. Weiter sollten wir, wenn wir etwas monieren, eher mit einem

konkreten Vorstoss kommen, damit sich wirklich etwas ändert. Das sind meine zwei kleinen Anmerkungen, ansonsten bedanke ich mich herzlich für diese grosse Arbeit, bei der GPK aber auch bei der Regierung.

Erlauben Sie mir noch eine letzte Bemerkung zu den Langzeitpflegeleitlinien. Wir haben mehrmals gehört, dass man sich Sorgen macht, resp. dass die zusätzlichen Langzeitpflegeplätze eine Herausforderung seien. Ich muss ehrlich sagen, dass es mich nicht wahnsinnig beruhigt, wenn ich die neuen Leitlinien ansehe, denn diese sind aus meiner Sicht noch nicht sehr konkret und bieten noch keine Lösung dafür an, wie mit dieser Herausforderung umzugehen ist.

Ich bitte Sie im Namen der SP-Fraktion, den Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

Beat Leuthardt (GB): Der GPK-Bericht zeigt auf, wie weit die Verwaltung eine gewisse Eigenmacht entwickelt. Darüber, ob der GPK-Bericht diese Ziele, die Eigenmacht zu beseitigen, erreicht oder ob er bloss ein Tropfen auf dem heissen Stein ist, bestehen auch in unserer Fraktion unterschiedliche Auffassungen. Für die Fraktion Grünes Bündnis beschränke ich mich heute darauf, anhand von vier Fällen aufzuzeigen, was ohne oder trotz GPK schiefläuft bzw. in Zukunft schief laufen könnte.

Bäume werden in Basel viel zu oft und viel zu salopp gefällt. Dass etwa die hundertjährige Eibe vom Steinengraben nicht überlebt, ist nach Auffassung des Grünen Bündnisses unverantwortlich. Die letzten GPK-Berichte deckten auf, dass die behördlichen Angaben zu den Fällungen teils mehr verschleiern als sie klären. In diesem Jahr kommt es noch schlimmer. Die statistischen Angaben gegenüber der GPK kamen in den Vorjahren geschönt daher, so dass die Zahl der sogenannten Ersatzpflanzungen heute deutlich nach unten korrigiert werden muss. Definitionsmacht wird hier wie auch beim leicht zynisch anmutenden Begriff Baumsaldo missbraucht. Dass der sogenannte Ersatz bei den sogenannten Ersatzpflanzungen weder eins zu eins ausmacht und noch nicht einmal am selben Ort erfolgt, sondern teilweise sogar jenseits der Kantons- und Landesgrenzen, ist für das Grüne Bündnis schwer zu ertragen. Es sei nebenbei auch bemerkt, dass die Motion Thomas Grossenbacher zum Baumschutz, die später traktandiert ist, all dies korrekt und gründlich erklärt, was die Ersatzpflanzungen angeht. Die Regierungsantwort entspricht in etwa dem, was wir von der Stadtgärtnerei an Informationen erhalten haben.

Der zweite Fall handelt wie jedes Jahr vom Bau- und Gastgewerbeinspektorat. Der Präsident hat schon einiges dazu gesagt. Es schottet sich nach Belieben ab und sperrt seine Kundinnen und Kunden aus, wie es der Führungsspitze des BGI passt. Der schnoddrige Auftritt dieser Führung und das Nichthandeln des verantwortlichen Departementsvorstehers haben Methode. Leider zeigen deren Renitenz letztlich deutlich, wie hilflos die GPK ist und wie hilflos wir als gesamtes Parlament sind und dass wir griffigere Massnahmen gegen solche Renitenz ganz gut gebrauchen könnten.

Das dritte Beispiel betrifft etwas, das hoffentlich ein Einzelfall bleibt, nämlich dass die GPK die Gesamtregierung rügen muss, weil diese eine richtungweisende Volksabstimmung ignoriert und bloss neun Tage später ihren Ratschlag vorgelegt hat, als ob nichts gewesen wäre. Völlig unabhängig davon, wie man in der Sachfrage der Zonenplanrevision 2 und der Wohnschutzinitiativabstimmung vom 10. Juni steht, bedeutet dies ein demokratisches No go, dass das Parlament hier und eventuell die gerichtliche Instanz austarieren müssen. Die BRK hat das Vergnügen, diese rechtlich ungenügenden Schritte der Regierung wieder zusammenzufügen in einer Weise, die noch niemand richtig kennt. Das darf sich nicht wiederholen, die Regierung sollte bitte die Demokratie berücksichtigen.

Zuletzt sei das Institut für Rechtsmedizin erwähnt. Dieses Institut hat aus Sicht der GPK, die sich die genetische Phänotypisierung hat schildern lassen, nichts falsch gemacht. Für uns Grüne und Rote ergibt sich daraus aber die Frage, wie weit ein Institut dabei gehen soll, aufgrund von DNA-Spuren auf körperliche Merkmale zu schliessen. Der Leitartikel der jüngsten Wochenzeitung von vergangener Woche zeigt deutlich auf, dass schon das heutige DNA-Gesetz ein typisches Beispiel für repressive Verschärfungen im Fahndungsbereich ist. Behörden verwenden es gegen unliebsame Personen, wie die unsäglichen DNA-Proben bei den Klimaengagierten auch in Basel bestätigt haben. Wird jetzt nun dieses DNA-Gesetz noch drastisch erweitert, wie dies Justizministerin Karin Keller-Sutter präsentiert hat, so erhält diese genetische Phänotypisierung noch einmal einen ganz anderen Stellenwert und somit auch das Institut für Rechtsmedizin. Dieses hat den Ruf, ausufernden Tendenzen der Verfolgungsbehörden kritisch gegenüberzustehen. Dennoch oder gerade deswegen sind die Regierung und das JSD in der Pflicht, dem Institut für Rechtsmedizin ausschliesslich rechtskonforme Aufträge zu geben und im Übrigen die von Seiten von Bundesrätin Karin Keller-Sutter anstehenden grundrechtsgefährdenden Erweiterungen strikt abzulehnen.

Joël Thüring (SVP): Auch die SVP-Fraktion dankt der GPK für die Berichterstattung. Ich fange gleich bei dem an, was Vorredner Erich Bucher gesagt hat. Wir begrüssen, dass der Jahresbericht neu daherkommt, wir erwarten oder wünschen uns aber dennoch auch, dass der Jahresbericht in seiner Tiefe noch etwas mehr gewinnt. Es ist aus unserer Sicht immer noch so, dass die Regierung resp. die Verwaltung vor allem das aufschreibt, was positiv klingt. Das, was nicht so gut läuft, wird gerne ausgeklammert resp. es wird zu den Projekten keine weitere Stellung mehr genommen. Es ist unseres Erachtens nicht der Sinne eines Jahresberichts, dass er nur als Werbebroschüre für Regierungsrat und Verwaltung dient, vielmehr soll der Jahresbericht durchaus auch Fälle oder Punkte aufzeigen, die der Regierungsrat und die Verwaltung nicht erreicht haben.

Das fehlt uns, und wir würden uns sehr wünschen, wenn der Regierungsrat noch einmal *in media res* gehen würde und sich noch einmal überlegt, wie man das in den zukünftigen Jahresberichten noch etwas besser abbilden kann.

Der Grosse Rat

tritt von Gesetzes wegen auf das Geschäft **ein**.

Detailberatung

zum Präsidialdepartement

es liegen keine Wortmeldungen vor.

Detailberatung

zum Bau und Verkehrsdepartement

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich sage gerne ein paar Worte zu meinem Bereich, aus dem einige Themen in der Eintretensdebatte aufgegriffen worden sind.

Erreichbarkeit des Bauinspektorats: Das ist tatsächlich ein Thema, das schon lange debattiert wird zwischen der GPK und der Regierung. Ich möchte betonen, dass das Bau- und Gastgewerbeinspektorat wie jede andere Dienststelle zu den normalen Bürozeiten telefonisch erreichbar ist. Es ist auch möglich, ausserhalb der Bürozeiten persönliche Beratungstermine abzumachen. Das ist uns sehr wichtig, sogar ausserhalb der üblichen Arbeitszeiten, wenn das gewünscht wird. Selbstverständlich wird auch Korrespondenz geführt via E-Mail. Auch da kann man um persönliche Beratungstermine nachsuchen. Zusätzlich zu dem, was üblich ist in Dienststellen, bietet das Bauinspektorat auch Sprechstunden an, eine täglich, an denen man ohne Voranmeldung spontan hinkommen und sich beraten lassen kann. Insgesamt führt das Bauinspektorat 20’000 persönliche Besprechungen jedes Jahr durch. Das ist eine beachtliche Zahl angesichts von rund 1’600 Baugesuchen. Wenn man das im Verhältnis zu der Anzahl Baugesuche setzt, so sind es über 10 persönliche Beratungen pro Baugesuch. Natürlich kann man eine schlechte Erreichbarkeit monieren. Die Bemerkungen aber, die gefallen sind hinsichtlich des Umgangstons, der unhöflich oder schnoddrig sein soll, nehme ich sehr gerne entgegen, dem werde ich gerne nachgehen. Wenn das so wäre, ginge das natürlich überhaupt nicht. Aber ich muss auch festhalten, dass die Erreichbarkeit per E-Mail wie bei jeder anderen Dienststelle gewährleistet ist, und zusätzlich werden 20’000 persönliche Beratungen pro Jahr durchgeführt.

Bäume in der Stadt: Ich nehme zur Kenntnis, dass die Statistiken, die von der Stadtgärtnerei jedes Jahr publiziert werden, offenbar sehr schwer verständlich sind und für Verwirrung sorgen. Wir werden die entsprechenden Statistiken umarbeiten, so dass sie leichter verständlich und nachvollziehbar werden. Ich möchte aber zwei Punkte explizit erwähnen. Wir müssen hier sehr klar unterscheiden zwischen den Bäumen im öffentlichen Raum in Basel und den Bäumen auf Privatarealen. Zu den Bäumen im öffentlichen Raum wissen wir sehr detailliert Bescheid, es existiert über jeden Baum im öffentlichen Raum bei der Stadtgärtnerei eine “Personenakte”, in der festgehalten wird, wann er gepflanzt wurde, wie er geschnitten wird, wie sein Gesundheitszustand ist. In den letzten zehn Jahren ist die Anzahl Bäume im öffentlichen Raum in Basel um etwa 1’500 Bäume gestiegen, wir haben also eine sehr positive Baumbilanz, und daran arbeiten wir weiter.

Deutlich anders ist die Situation im privaten Raum. Wir wissen nicht Bescheid, wenn ein Privater einen Baum fällt und pflanzt. Wenn er einen Baum fällt, kriegt das die Stadtgärtnerei nur zur Kenntnis, wenn es sich um einen geschützten Baum handelt. Wenn man hier eine entsprechend präzise Statistik haben möchte, dann müsste man eine Meldepflicht bei Baumpflanzungen auf Privatareal einführen. Das geht gar nicht anders, aber davon möchte ich eher abraten. Aber auch hier überlegen wir uns, wie man vielleicht eher Zahlen liefern kann, die Sie möglicherweise interessieren, also zum Beispiel Quadratmeter Grünraum auf Quadratareal.

Baukosten: Mich hat die Aussage in der Empfehlung gestört, dass die GPK derzeit keine eigenständige und kritische Selbstreflexion der Verantwortlichen in diesem Bereich in Bezug auf Kontrollmechanismen bei Bauprojekten erkenne. Das scheint mir doch eine relativ weitgehende Behauptung der GPK zu sein. Ich denke, wir unternehmen enorm grosse Anstrengungen, um die Bauprojekte innerhalb des Budgetrahmens und innerhalb des Zeitrahmens auch wirklich abzuschliessen. Natürlich gibt es Projekte, bei denen es Probleme gibt, in aller erster Linie der Neubau des Biozentrums, wo wir derzeit enorme Anstrengungen unternehmen, dass das Projekt auf Kurs bleibt. Auf Kurs bedeutet in diesem Zusammenhang, dass ein topmoderner, hervorragend funktionierender Laborbau der Universität übergeben werden wird. Wir sind aber deutlich hinter dem Zeitrahmen und deutlich über dem Budgetrahmen. Das ist höchst unbefriedigend und bereitet uns grossen Kummer. Wir arbeiten mit höchstem Einsatz daran, dass diese Situation einigermassen stabil bleibt.

Was das Gesamtbild betrifft, möchte ich aber doch darauf hinweisen, dass beispielsweise für den gleichen Kunden, für die Universität, erst gerade letzte oder vorletzte Woche ein ebenfalls sehr grosser Bau, nämlich das zahnärztliche Zentrum, fertiggestellt worden ist, innerhalb der Zeit und deutlich unter den Kosten. Nun bitte ich Sie aber auch, das Gesamtbild zu betrachten. Die Finanzkontrolle hat mir erlaubt, dies hier zu zitieren. In ihrem Bericht Nr. 32 vom 8. Juli dieses Jahres hat die Finanzkontrolle wieder einmal über die Bauabrechnungen berichtet. Sie hat sämtliche Bauabrechnungen vom Jahr 2014 bis und mit 2018 angeschaut. Das waren insgesamt 118 Objekte. Bei den meisten Objekten waren wir präzise mit dem Budget. Die Finanzkontrolle schreibt, dass es bei 27 eine Überschreitung gab, bei 91 wurde das Budget unterschritten. Der Gesamtkredit betrug Fr. 630’000’000, die Überschreitungen waren Fr. 6’300’000, die Unterschreitungen waren Fr. 93’000’000. Wir haben also während diesen fünf Jahren bei den Bauabrechnungen im Saldo Fr. 92’000’000 günstiger gebaut als budgetiert. Das sagt die Finanzkontrolle.

Nichts desto trotz macht uns der Neubau Biozentrum überhaupt keine Freude. Ich versichere Ihnen aber, dass wir mit aller Kraft innerhalb der Projektorganisation daran arbeiten, dieses Projekt auf Kurs zu halten und erfolgreich abschliessen zu können.

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Das Bau- und Gastgewerbeinspektorat ist aus Sicht der GPK darum schwierig zu

erreichen, weil uns immer wieder Leute berichten, dass sie Schwierigkeiten haben, einen ersten Termin zu bekommen. Wenn sie dem Bau- und Gastgewerbeinspektorat eine E-Mail schreiben und sagen, dass es in der Nähe eine Baupublikation gäbe, dass sie gerne die Unterlagen dazu hätten, werden sie auf die telefonischen Sprechstunden verwiesen. Diese sind aber nur morgens von 10 bis 11 Uhr und am Mittwochnachmittag 14 bis 15 Uhr. Eine persönliche Sprechstunde gibt es von 11 bis 12 Uhr.

Wir hätten gerne, dass die Menschen in dieser Stadt schnell, zügig und einfach zu diesen Informationen kommen. Uns ist das wichtig, weil uns die Menschen die Türe einrennen und sich beschweren. Das ist der Grund, und nicht weil wir jemanden quälen wollen oder weil wir denken, alles besser zu wissen. Gerade in diesem Bereich gibt es Leute, die dringend auf Informationen angewiesen sind, auch Laien. Es sollte doch wirklich nicht so schwierig sein, ein gutes System der Erreichbarkeit aufzubauen. Das wäre unser Wunsch, den wir bereits im letzten Jahr formuliert haben.

Deshalb auch noch ein Wort zur Tonalität. Es ist klar, wenn GPK-Berichte und -Empfehlungen ins Leere gehen, dann verschärft sich die Tonalität. Niemand soll in einem GPK-Bericht desavouiert werden, sondern es ist unser Anliegen, dass wir Gehör finden. Wo auch immer Sie sind, wann auch immer Sie reden - wenn Sie kein Gehör finden, dann werden Sie lauter. Das passiert der GPK immer mal wieder.

Detailberatung

zum Erziehungsdepartement

Alexandra Dill (SP): Auch von meiner Seite her möchte ich eine grosse Anerkennung für die sehr gute Arbeit von Verwaltung und Regierung und auch der GPK aussprechen.

Die SP-Fraktion freut sich sehr über die Zunahme der Familien in Basel. Das statistische Amt rechnet bis zum Schuljahr 22-23 mit einer Zunahme der Schülerinnen und Schüler in Kindergärten um 112 Kinder. Diese Entwicklungen haben dann logischerweise auch Auswirkungen auf die anderen Schulstufen. So konnten wir in der Zeitung lesen, dass es Klassen gibt mit Zahlen von 27 Kindern oder Jugendlichen. Das ist sehr viel.

Aus diesem Grund möchten wir die Empfehlung der GPK noch einmal unterstreichen, die Entwicklung mit der entsprechenden Aufmerksamkeit zu verfolgen, damit Engpässe langfristig vermieden werden können. Wir haben neue Lernformen, und wenn diese aus Platzgründen nicht mehr möglich sind, wäre das auch pädagogisch nicht zielführend.

Aber auch die Klassen, welche die Richtzahlen überschreiten, sind für die SP-Fraktion ein No go. Die Kinder sind unsere Zukunft, sie sind in diesem Saal nicht vertreten, aber sie verdienen Raum - Schulraum, Spielraum und Grünraum.

Detailberatung

zum Finanzdepartement

es liegen keine Wortmeldungen vor.

Detailberatung

zum Gesundheitsdepartement

es liegen keine Wortmeldungen vor.

Detailberatung

zum Justiz- und Sicherheitsdepartement

Alexandra Dill (SP): Letztes Jahr monierte die GPK den fehlenden Bericht zum Staatsschutz. Nun musste sie dieses Jahr feststellen, dass er ja trotz gegensätzlicher Beteuerung des Regierungsrats wieder fehlte. Das möchten wir hier auch noch einmal betonen.

Es ist uns auch ein Anliegen, dass der Datenschutz gerade im Zeitalter des Internets der Dinge absolute Priorität geniesst. Die entsprechende Empfehlung der GPK, auch bei der departementalen Beschaffungsstelle zusätzliche Kompetenzen und Sensibilität aufzubauen, tragen wir mit.

RR Baschi Dürr, Vorsteher JSD: Es ist sehr wohl der Bericht des Staatsschutzes im Jahresbericht des Regierungsrats abgedruckt worden, aber nicht dort, wo die GPK zuerst geschaut hat. Wir konnten das vor der Pressekonferenz der GPK klären, und ich meine, die GPK habe sich diesbezüglich bereits korrigiert. Aber offenbar ist das in der SP-Fraktion nicht durchgedrungen.

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Es war ein Missverständnis, das geklärt wurde. Ich hatte an der Fraktionssitzung noch ein paar andere Sorgen und deshalb ist es untergegangen.

Detailberatung

zum Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt

RR Christoph Brutschin, Vorsteher WSU: Ich habe die GPK noch einmal um einen Termin gebeten im Zusammenhang mit der MCH-Gruppe, ich bin dankbar, dass dem stattgegeben wurde und ich bei diesem Anlass gewisse Sachverhalte noch verdeutlichen kann.

Zur Bemerkung, dass die IWB keine Strategie hätte bezüglich einer möglichen Marktöffnung auch für Kleinkunden kann ich Ihnen versichern, dass die entsprechenden Strategiepapiere vorhanden und zugänglich sind. Wir haben uns sehr Mühe gegeben, sie so zugänglich zu machen, dass man sie findet und sich mit ihnen auseinandersetzen kann. Aber die Tatsache, dass man sich Mühe gegeben hat, kann natürlich nicht das Kriterium sein, entscheidend ist, wie es beim Adressaten ankommt, und ich nehme zur Kenntnis, dass die GPK nicht in der Lage war, diese Unterlagen zu finden. Wir werden in der schriftlichen Antwort die einzelnen Verzeichnisse aufführen, wo diese Grundlagen zu finden sind.

Zur Messe: Die Diskussion um die personellen Konstellationen beinhaltet die interessante Frage, ob es hier einen immanenten Interessenskonflikt gäbe. Es gibt einzelne Personen, die sich mit dieser Frage auseinandersetzen und haben eine grosse Erfahrung in der Privatwirtschaft, die auch Mitglieder von Verwaltungsräten sind. Deshalb erlaube ich mir, kurz einen Vergleich zu ziehen. Alle Mitglieder des Grossen Rates, die sich mit der Thematik vertieft befassen, kennen sicher Cevian Kapital. Das ist eine grosse Investmentgesellschaft mit schwedischem Domizil. Sie ist bei ABB und Panalpina beteiligt. Da ist es auch nicht so, dass die entsprechenden Partner Leute delegieren, sondern sie gehen selbst in diese Firmen. Es ist auch nicht so, dass sie primär das Wohl der Unternehmung, was immer das dann ist, im Auge haben, sondern sie vertreten die Interessen ihrer Kapitalgeber. Das machen Eva Herzog und ich ganz genau auch. Wir vertreten die Interessen Basels in dieser Unternehmung. Die Unternehmung wurde gegründet, damit in Basel etwas läuft in wirtschaftlichen Krisenzeiten. Und das ist einziges Ziel und einziger Zweck dieser Beteiligung. Damit die Messe das leisten kann, muss sie wirtschaftlich überleben können. Es ist selbstverständlich klar, dass es nicht darum gehen kann, den Standort Basel so zu bevorteilen, dass die Firma am Schluss ihre wirtschaftliche Existenz verliert. Das hat ja hervorragend funktioniert über lange Zeit, und man hat sich auch etwas daran gewöhnt, weil die Firma plötzlich Gewinne machte, was eigentlich gar nicht nötig oder verlangt war. Nun sind diese Gewinne weg, die Situation ist wirtschaftlich angespannt, und jetzt plötzlich wird gesagt, dass solche Gewinne weiterhin nötig wären. Bitte zeigen Sie mir Messegesellschaften, die vergleichbar sind mit Basel, die grosse Gewinne machen.

Es gibt also keinen Interessenkonflikt, vielmehr vertreten wir die Interessen Basels. Wir wollen, dass hier weiterhin Verkehr herrscht, das wollen im Übrigen auch die Aktionäre von Kanton und Stadt Zürich. Auch scheint mir der Konflikt etwas konstruiert, dass es für uns nicht lösbar wäre, wenn die Hallen allenfalls von der Messe zum Kanton übergingen, weil wir als Vertreter der Firma einen möglichst hohen und als Vertreter des Kantons einen möglichst tiefen Preis verlangen müssten. Das ist die Art, wie teilweise Politik betrieben wird. Jeder stellt eine Maximalforderung und keiner bewegt sich. Genau das passiert aber doch nicht. Man muss doch am Schluss eine Lösung haben, wenn man eine solche Transaktion will. Man würde Wüest und Partner beauftragen und möglicherweise noch einen anderen Immobilienexperten, einen vernünftigen Preis zu definieren und herauszufinden. Dann wird selbstverständlich noch um die Nuancen gestritten werden, aber man wird sich finden. Und genau da ist die direkte Vertretung durch den Basler Regierungsrat ideal, weil wir beide Seiten kennen, wir wissen, die Firma muss überleben, und selbstverständlich darf es nicht so sein, dass sie sich zu Lasten der Einwohnergemeinde Basel bereichert.

Abschliessen möchte ich mit folgender Bemerkung: Wenn die beiden Regierungsratsmitglieder aus dem Verwaltungsrat austreten sollen, so hat diese Forderung von der Belastung her durchaus einiges für sich. Seit der Sommerpause hatten wir nicht eine, sondern mehrere Sitzungen pro Woche. Was passiert, wenn wir nun jemanden delegieren? Ich werde diese Person wöchentlich in mein Büro kommen lassen und werde ihr unsere Interessen mitteilen. Das kann ich aber gleich selbst machen. So bin ich direkt informiert, es gibt keine Kommunikationsverluste. Ich glaube wirklich nicht, dass dieser Konflikt tatsächlich besteht. Aber ich bin froh um die Gelegenheit, dies mit der GPK noch einmal vertieft anschauen zu können.

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Die GPK begrüsst es, dass der Regierungsrat ihr im Detail noch einmal erläutern wird, wie er seine Rolle versteht und wie er sie ausübt. Bei allem Verständnis für Pragmatismus ist es letztlich aber durchaus eine Überlegung, die ich mir als Anwalt immer wieder machen muss. Ich darf nicht in Interessenkollisionen geraten, weil ich dann mein Mandat nur bedingt so ausführen kann, wie ich soll, nämlich mit dem vollen Einsatz für einen Klienten.

Inwiefern das bei der Messe eine andere Situation ist, wird uns der Regierungsrat erläutern, und ich möchte das dann auch im Detail diskutieren, weil ich finde, dass das grundsätzliche Fragen sind, und es lohnt sich, diese anzusprechen und zu diskutieren, auch um für die Zukunft gut aufgestellt zu sein mit ausgelagerten Betrieben resp. mit Beteiligungen an Betrieben, die in unserem Interesse operieren.

Zwischenfrage

David Jenny (FDP): Wurde die Messe je ausgelagert?

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Nein, das wurde sie nicht, ich habe mich ja eben diesbezüglich korrigiert.

Detailberatung
zur Staatsanwaltschaft
es liegen keine Wortmeldungen vor.

Detailberatung
zum Bericht des Gerichtsrats und der Gerichte über die Justizverwaltung

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Ich möchte die Gelegenheit nutzen, um auch von Seiten der GPK den Gerichten speziell unseren Dank und unsere Anerkennung zu entbieten. Sie üben eine ganz wichtige Funktion aus in unserem Kanton, ihr Funktionieren ist Garant für unseren Rechtsstaat. Ich habe ein ausgezeichnetes Gefühl für die Arbeit, die dort geleistet wird, und auch für die Unabhängigkeit und Unbestechlichkeit, die selbstverständlich ist. Das ist in einem Rechtsstaat elementar, und das sollte auch einmal erwähnt werden.

Detailberatung
zu den Bemerkungen zum Bericht der Ombudsstelle
es liegen keine Wortmeldungen vor.

Detailberatung
Anträge der GPK (Seite 55 des Berichts der GPK)
Titel und Ingress
Ziffer 1 Jahresbericht 2018 des Regierungsrates
Ziffer 2 Bericht des Gerichtsrats und der Gerichte
Ziffer 3 Bericht der GPK
Ziffer 4 Kenntnisnahme der Empfehlungen und Erwartungen der GPK
Publikationsklausel

Schlussabstimmung
JA heisst Zustimmung zum Antrag der Kommission, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung
85 Ja, 0 Nein. *[Abstimmung # 1021, 11.09.19 11:21:39]*

Der Grosse Rat beschliesst
unter Verzicht auf eine zweite Lesung:
1. Der Jahresbericht 2018 des Regierungsrats wird genehmigt.
2. Der 3. Bericht des Gerichtsrats und der Gerichte für das Jahr 2018 wird genehmigt.
3. Der Bericht der GPK für das Jahr 2018 wird genehmigt.
4. Die Empfehlungen und Erwartungen im Bericht der GPK werden in zustimmendem Sinne zur Kenntnis genommen.
Dieser Beschluss ist zu publizieren.

10. Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zu den Basler Verkehrs-Betrieben BVB

[11.09.19 11:22:01, GPK, 19.5303.01, BER]

Die Geschäftsprüfungskommission (GPK) beantragt mit ihrem Bericht 19.5303.01, auf das Geschäft einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Die Fraktion SVP beantragt die Verabschiedung einer parlamentarischen Erklärung. Diese liegt Ihnen vor:

Parlamentarische Erklärung (gemäss §55 der Geschäftsordnung des Grossen Rates) betreffend Dossierentzug

Regierungsrat Hans-Peter Wessels

In Bezug auf die Beratung des o.g. Berichts der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates wird gemäss §55 der Geschäftsordnung folgende Parlamentarische Erklärung abgegeben:

«Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt wird, aufgrund der Erkenntnisse des Berichts der Geschäftsprüfungskommission (GPK), aufgefordert, die Zuständigkeit über die Basler

Verkehrs-Betriebe (BVB) gemäss BVB-Organisationsgesetz (§12b Abs. 2) dem Departementsvorsteher des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt, Regierungsrat

Hans-Peter Wessels, per sofort zu entziehen und diese Verantwortung bis auf Weiteres innerhalb des Kollegiums anderweitig zu übertragen.»

Ich zitiere dazu die Ausführungsbestimmungen der Geschäftsordnung betreffend der parlamentarischen Erklärung

§ 42a Parlamentarische Erklärung

1 Anträge für eine Parlamentarische Erklärung sind schriftlich und unterzeichnet vor der Sitzung einzureichen.

2 Die Grundsatzdebatte über die Parlamentarische Erklärung findet im Rahmen der Eintretensdebatte des Geschäftes statt, auf welches sich die Parlamentarische Erklärung bezieht.

3 Nach der Schlussabstimmung bzw. dem Nichteintretens- oder Rückweisungsbeschluss des Geschäftes bereinigt der Grosse Rat die Parlamentarische Erklärung und beschliesst mit einfachem Mehr, ob er sie in der bereinigten Fassung dem Regierungsrat überweisen will. Nach dem Überweisungsbeschluss ist die Parlamentarische Erklärung erledigt.

Wir kommen zur Eintretensdebatte über das Geschäft und die parlamentarische Erklärung. Wir stimmen dann zuerst über den Bericht der GPK ab und werden nach der Schlussabstimmung die Detailberatung und Abstimmung über die Parlamentarische Erklärung durchführen.

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Die BVB liegt den Menschen der Stadt am Herzen. Nicht von ungefähr, wir sind alle auf das gute und sichere Funktionieren der BVB angewiesen, tagtäglich, jeden Morgen von Neuem. Die BVB ist nicht irgendein Unternehmen, sie ist zentral für das Funktionieren unserer Stadt. Auch am Herzen liegt der GPK der zuverlässige Fahrbetrieb, noch mehr aber auch die Menschen, die dort alle Tag für Tag für uns ihre Arbeit verrichten, die uns an die Orte bringen, wo wir sein müssen.

Wenn eine öffentlich-rechtliche Anstalt in Schwierigkeiten kommt, wenn von Krise die Rede ist, dann ist immer auch rasch der Ruf nach der GPK da. Nicht ganz zu Unrecht, denn wir haben uns ins Gesetz geschrieben, dass wir vom Parlament die Oberaufsicht haben auch über die BVB, und die Oberaufsicht wird ausgeübt von der GPK.

Bei allem Wunsch nach einer durchgreifenden GPK, die alles klärt und alles ans Tageslicht bringt, die Pflicht bleibt letztlich Oberaufsicht. Wir können Fragen stellen, Berichte einfordern, Anhörungen machen, Transparenz schaffen, aber wir sind ein Milizgremium. Wir sind 13 Menschen, die zusammen mit einer Mitarbeiterin des Parlamentsdienstes diese Aufgabe für das Parlament wahrnehmen. Unsere Möglichkeiten sind limitiert, wir haben weder das Know-how noch die Möglichkeiten noch die Kompetenz, Unternehmensführung zu betreiben, und wir haben auch nicht die Kompetenz, in einer Krise einen Turnaround selber zu orchestrieren. Wir können auf Gesamtsituationen hinweisen, Probleme benennen, aber wir wollen bescheiden sein, wir können keine umfassenden Analysen erstellen, was denn letztlich bei einem Unternehmen das Problem ist.

Ende Juni erachteten wir es als unsere Pflicht, über das, was wir über das Jahr an Anhörungen und Untersuchungen herausgefunden haben, zu berichten. Wir haben dabei diejenigen, die aus unserer Sicht die oberste unternehmerische Verantwortung tragen, in die Pflicht genommen, den Verwaltungsrat, und wir haben diejenigen in die Pflicht genommen, die gemäss Gesetz die direkte Aufsicht haben. Wir haben nicht entschieden, in irgend einer Form in die operative Tätigkeit mit Empfehlungen einzugreifen, das steht uns nicht zu.

Wir haben gestern eine Stellungnahme über die Medien erhalten. Wir haben keinen Brief, kein E-Mail erhalten, sondern wie Sie alle haben wir diese Medienmitteilung erhalten. Ich möchte darauf hinweisen, dass beim letzten Mal am 7. September 2017 früher informiert worden ist und dass man damals noch geschrieben hat, dass es dem Regierungsrat ein Anliegen sei, den Mitgliedern des Grossen Rates seine Stellungnahme im Voraus bekannt zu machen, damit eine gute Vorbereitung für eine konstruktive Debatte möglich ist. Das scheint nicht mehr der Wunsch zu sein, denn meine Nächte sind kürzer als ihre Tage. Ich finde eine Informationen einen Tag vorher problematisch und nicht zielführend, weil dann die Sorgfalt, die wir uns alle wünschen, fehlt. Es ist mir schon klar, dass man den GPK-Bericht auch gerne vorher bekommen würde. Aber diese spielt eine andere Rolle. Die Oberaufsicht hat eine andere Funktion, und es ist meines Erachtens richtig, dass wir unabhängig berichten und uns dann die Stellungnahmen anhören. Aber ich hätte erwartet, dass man uns die Informationen eine Woche vorher zur Verfügung gestellt hätte. Das wäre im Übrigen auch gut möglich gewesen, denn die BVB hat diese Stellungnahme bereits am 29. August verabschiedet.

Am 2. August 2018 hat die BVB eine Medienmitteilung verschickt. Sie hat informiert über unerwartete Schäden auf dem gesamten Schienennetz, dies nur 22 Tage nach einem Netzzustandsbericht, der eher hoffnungsvoll geklungen hatte. Diese Eskalation kam nicht von der GPK, und die BVB hat denn auch der GPK und der UVEK angeboten, zu informieren. Es war also nicht so, dass die GPK sich zu einer erneuten BVB-Untersuchung aufgespielt hat, Sie können mir glauben, dazu hatte ich überhaupt keine Lust. Aber wenn eine solche Situation eintritt und das Angebot für eine Information kommt, dann wird auch zugehört. Das haben wir in einer gemeinsamen Anhörung mit der UVEK gemacht, um der ganzen

Angelegenheit die richtige Richtung zu geben. Die beiden Kommissionen haben dann beschlossen, eine gemeinsame Subkommission einzusetzen, die sich in erster Linie mit den technischen Aspekten befassen sollte.

Es ging letztlich darum, die Begründung der ausserordentlichen Schäden zu plausibilisieren. Diese gemeinsame Subkommission wurde eingesetzt um unabhängig zu prüfen, was da passiert ist. Parallel zu dieser Arbeit hat die GPK über das Jahr weitere Untersuchungen aufgenommen, insbesondere nachdem die Mitarbeiterzufriedenheitsresultate bekannt worden sind, auch die Stimmung im Betrieb immer wieder in den Medien war, und die GPK zudem die Finanzkontrolle mit der Durchführung einer Spezialprüfung beauftragt hat, weil die GPK über eine Person, die sie informiert hat, den Verdacht bekommt hat, dass eine Submissionsverletzung auf höchster Ebene stattgefunden hat. Das hat sie nicht selber untersucht, sondern über die Finanzkontrolle, und zudem hat die GPK es auch als sinnvoll erachtet, dass die Finanzkontrolle diese Schienenangelegenheit parallel zu dieser Subkommission anschaut, damit wir eine möglichst breite Entscheidungsgrundlage haben.

In unserem Bericht finden Sie dann drei Themenbereiche. Der erste ist die Rad-Schienen-Problematik. Hier ist die Subkommission zum Schluss gekommen, dass die Ursachen dieser ausserordentlichen Schäden nicht genügend professionell abgeklärt und genügend umfassend analysiert worden sind. Eine der Haupterkenntnisse dieser Subkommission war, dass es ihnen anhand der Unterlagen, die sie bekommen hat, nicht möglich war, diese Ursache wirklich zu plausibilisieren. Die Ursache, die die BVB von Anfang verfolgt hat, war, dass es einen Wartungsrückstau bei der Wartung der Trams gegeben hätte, darum sei es zu diesen Schäden gekommen. Das ist natürlich eine mögliche Ursache, aber die Plausibilisierung der Subkommission ist gescheitert. Gleichermassen hat die Finanzkontrolle gesagt, dass sie diesen Schluss in dieser Form nicht bestätigen könne.

Die zweite Haupterkenntnis der Subkommission war, dass ihren Mitgliedern das Vertrauen in die operative Führung der BVB fehle. Wie kommt es zu einer Aussage? Wahrscheinlich weil die Zusammenarbeit unglaublich schwierig war, weil nicht vertrauensvoll zusammengearbeitet worden ist. Wenn ich als Präsident der GPK von der Subkommission einen solchen Bericht bekomme, müssen wir weiter untersuchen.

Parallel dazu hat die BVB nicht die Frage, was der Grund für die Schäden war, weiter untersucht, sondern sie ist von der Hypothese ausgegangen, dass die Ursache vom Wartungsstau bei den Trams hergerührt habe. Es wurde die Kriminalermittlungsfirma Nodon beauftragt. Sachverhalt sei, dass Wartungsstau Schuld an den Schäden sei, sie solle nun bitte herausfinden, wer dafür verantwortlich ist. Das kann man machen. Die GPK fand, dass es gescheiter gewesen wäre, zuerst umfassend zu analysieren, ob dieser Wartungsstau wirklich das Hauptproblem war. Inhalt der Prüfung der Firma Nodon waren nicht die technischen Aspekte, sondern die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten in Bezug auf die festgestellten Schäden. Das haben wir im Bericht auch so geschrieben. Der Bericht hätte dazu dienen sollen, Beweggründe, Abläufe und Prozesse, die zum Schadenereignis geführt haben, zu verstehen. Geklärt werden sollten die Ursachen des Wartungsstaus, der dann wiederum zu den Schäden geführt haben soll.

Wir haben diesen Bericht gelesen. Dort findet sich auch eine Passage zur Kausalität. Seite 28 hat die Firma Nodon geschrieben: “Auf spezifischen Wunsch des Verwaltungsrats und in Ergänzung zu unserem eigentlichen Mandatsauftrag haben wir unsere Erkenntnisse aus den Interviews zur Frage der Kausalität zusammengetragen. Naturgemäss können wir dabei nicht zu den technischen Gegebenheiten Stellung nehmen.” Dann kommt eine Aussage zur Kausalität: “Wir haben die Frage der Kausalität mit dem Leiter des Geschäftsbereichs Infrastruktur und dem Direktor der BVB aufgenommen und beide benennen den Hohllauf sowie die nicht korrekt eingestellte Spur als Ursache für die Schäden. Diese Aussagen konnten wir nicht überprüfen, sie erscheinen aber plausibel und glaubhaft und werden bestätigt aufgrund folgender Punkte.” Hier beginnt die Firma Nodon durchaus, sich mit der Frage der Kausalität auseinanderzusetzen, also so ganz distanziert haben sie sich doch nicht und haben Feststellungen gemacht.

Es ist richtig, die Firma Nodon ist keine Firma, die technisch untersuchen kann, warum es zu diesen Schäden kam, sie konnte untersuchen, warum es denn zu diesem Wartungsstau gekommen ist. In diesem Zusammenhang ist uns bei der Medienmitteilung eine Ungenauigkeit unterlaufen. Dafür entschuldigen wir uns. Aber das ist sicher ein kleines Detail in dieser ganzen Angelegenheit. Ich konnte das im persönlichen Gespräch mit dem Inhaber der Firma Nodon klären, für ihn ist das so in Ordnung.

Bei der Lektüre des Nodon-Berichts kann man doch einige Feststellungen machen. Man kann feststellen, dass es bei der Wartung der Trams einen Strategiewechsel gegeben hat, von intervallabhängigen zu zustandsbasierten Wartungsarbeiten. Im Bericht steht, die Art und Weise, wie diese Strategieänderung in der Praxis umgesetzt worden sei, müsse als dilettantisch bezeichnet werden. Das ist ein Punkt, über den die GPK sich Sorgen macht. Es steht weiter im Bericht, dass alles für die Mitarbeiter unklar gewesen sei, es hätte sogar Resignation gegeben. Gemäss Verwaltungsratspräsidentin, die sich uns gegenüber dazu geäussert hat, habe dies zu grossen Unsicherheiten geführt, niemandem sei klar gewesen, an welche Vorgaben man sich halten müsse, entsprechend seien die Verantwortlichkeiten unklar geblieben, und so habe man Terminverschiebungen für die Wartungsarbeiten, die dann je nachdem problematisch waren, gar nicht mehr für schlimm befunden.

Eine der Lesarten des Verwaltungsrats war aber auch, dass dieser Bericht die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat entlaste. Da hat die GPK eingehakt und bemerkt, dass sie davon nicht überzeugt sei. Dieser Bericht entlastet den Direktor, die Geschäftsleitung und den Verwaltungsrat zumindest nicht in dem Mass, wie das nach aussen kommuniziert wird. Im Bericht steht zwar, dass es keine Hinweis dafür gebe, dass die Geschäftsleitung oder der Direktor zu einem früheren Zeitpunkt von dem Wartungsstau wusste. Angegeben wird als Begründung: “Er hat es so bestätigt.”

Wenn eine Strategieänderung bei der Wartung stattfindet, dann würde ich erwarten, dass der Direktor weiss, dass das stattfindet, dass er diesen Prozesse begleitet, er ist offenbar sehr geeignet für Change Prozesse. Dann erwarte ich, dass das nicht dilettantisch, sondern perfekt stattfindet, denn die Wartung von Trams ist für uns alle sehr wichtig.

Interessant war für die GPK auch, dass auch die Firma Nodon nicht nachvollziehen konnte, weshalb das BAV-Audit zum

Schluss kommen konnte, dass im Jahr 2017 im Bereich Technik alles in Ordnung war. Gleichzeitig sagt die Firma Nodon aber, dass dieses BAV-Audit aus dem Jahr 2017 eine Art Persil-Schein gewesen sein könnte. Die GPK hat nachgehakt. Ist das richtig, darf man das? Darf man dem BAV vertrauen? Bei der Anhörung der BAV-Prüfer haben wir herausgefunden, dass sie das nicht dürfen. In jedem Bericht wird darauf hingewiesen, dass die Überwachung des BAV in keinem Fall die durch die Unternehmung eigenverantwortlich durchzuführenden Führungs-, Überwachungs- und Kontrolltätigkeiten ersetzt. Das heisst, wenn das BAV meint, alles sei Ordnung, dann kann man es nicht dabei belassen, man muss dranbleiben. Wenn eine Strategieänderung nicht korrekt umgesetzt wird, ist das ein Problem. Darum ist es die Auffassung der GPK, dass die Verantwortlichen von ihrer Führungsverantwortung nicht entbunden sind, nur weil ein BAV-Bericht stattgefunden hat.

An die GPK wurde herangetragen, dass eine Submissionsverletzung bei der BVB stattfinde. Alle diejenigen, die schon länger bei der BVB sind, haben aufgehorcht, denn das war für uns etwas, das wir eigentlich abgehakt hatten. Wir haben das schon im ersten BVB-Bericht empfohlen, und wir gingen davon aus, dass das strikte eingehalten wird. Weiter wurde uns gesagt, dass diese Verletzung auf höchster Ebene stattgefunden habe. Wir haben die Finanzkontrolle eingesetzt, diese hat festgestellt, dass es zu einer Submissionsverletzung gekommen ist, und zwar auf höchster Führungsebene.

Natürlich kann man sagen, dass jedem eine Submissionsverletzung passieren könne, und die GPK macht auch Fehler. Trotzdem ist für uns wichtig klarzustellen, dass in diesem Bereich Nulltoleranz herrscht, gerade wenn die höchste Führungsebene selber etwas beschafft. Quod licet iovi non licet bovi - wenn man sich in den oberen Etagen nicht an die Regeln hält, kann man nicht erwarten, dass unten die Regeln eingehalten werden. War es denn so, dass uns das vom Verwaltungsrat gemeldet worden ist? Nein, es waren wieder wir, die das herausfinden mussten. Und da muss ich um Verständnis werben, dass das Vertrauen in die Art und Weise, wie gearbeitet wird, fehlt. Es darf keine solchen Submissionsverletzungen auf höchster Ebene geben. Es wurde von Seiten BVB geschrieben, dies sei kontrovers beurteilt worden. Gehen Sie zur Kantonalen Fachstelle für öffentliche Beschaffungen (KFöB). Holen Sie sich Rat bei denen, die Sie wirklich gut beraten. Das hoffen wir für die Zukunft.

Ein nächstes Thema unseres Berichts ist die Mitarbeiterbefragung. Wir bekommen mit, dass es eine Mitarbeiterbefragung gibt. Wir erhalten das Resultat. Wir machen uns Sorgen. Mittelwert ist 14 Basispunkte unter dem nationalen Benchmark. Eine Abweichung von 6 Punkten wird bereits als deutlich schlechter qualifiziert. Man hat nach dem Vertrauen in die Geschäftsleitung gefragt. Im Mittelwert 39 Basispunkte, das sind 29 Punkte unter dem nationalen Benchmark. Bei der Frage, ob die Geschäftsleitung die Anliegen der Mitarbeitenden ernst nimmt, war das Ergebnis 37 Basispunkte. Auch das sind unglaublich tiefe Werte. Die Frage, ob die Mitarbeitenden den Eindruck hätten, dass die Geschäftsleitung die Unternehmenswerte selber vorlebt, ergab 38 Basispunkte, das sind 28 Punkte unter dem nationalen Benchmark. Die GPK hat anerkannt und schriftlich geschrieben, dass der Verwaltungsrat sich dieser Problematik bewusst ist, sie hat aber auch geschrieben, dass sie konstatieren musste, dass der Direktor seit 2014 im Amt ist und es ihm nicht gelungen ist, in diesen vier Jahren diese Mitarbeiterzufriedenheit zu verbessern, nein, es ist noch schlechter geworden.

Das ist das, was wir objektiv festgestellt haben. Und das hat nicht die GPK gesagt, sondern das haben die Mitarbeitenden der BVB gesagt. Das Zeugnis stammt nicht von uns, sondern von denjenigen Menschen, die am Morgen aufstehen, für uns die Trams und die Busse in der Stadt bewegen. Was macht eine Oberaufsicht in einer solchen Situation? Sie stellt Fragen. Sie befragt den Verwaltungsrat, den Vorsteher des BVD, sie bemüht sich auch, eigene Gespräche einzusehen und sie versucht zu objektivieren. Was wird protokolliert, gibt es eine Taskforce? In den Hearings haben wir nicht den Eindruck erhalten, dass das wirklich mit dem unglaublichen Effort, den es brauchen würde, angegangen wird.

Wir haben die Verwaltungsratspräsidentin befragt. Sie sagt, sie hätte drei Themen, Infrastruktur und Unterhalt. Da sei man auf gutem Weg. Zur Mitarbeiterzufriedenheit heisst es, es gäbe viel zu tun. Zu Avanti sagt man uns, es gäbe Änderungen. “Viel zu tun bei der Mitarbeiterzufriedenheit” - das mag ein Ansatz sein, aber wir stellen auch fest, dass es objektiv bis jetzt nicht funktioniert hat. Die Unruhe sei nicht aufgrund der Komplexität des Unternehmens zurückzuführen, sondern der Ursprung sei auf der Führungsebene zu suchen, Reorganisationen hätten sachliche Gründe und auch bei anderen Unternehmen laufe nicht immer alles gut. Die Hauptaufgabe des Verwaltungsrats sei es, geeignete Führungskräfte einzustellen, und beim Direktor gäbe es gewisse Kommunikationsdefizite. Ja, diese Kommunikationsdefizite haben wir aus den Zeitungen vernommen. Wir erwarten starke Kommunikation für die Mitarbeitenden und nicht Defizite.

Wir haben auch die direkte Aufsicht befragt. Man hat im Hearing festgestellt, dass durchaus immer noch grosse Unruhe im Unternehmen herrscht, aber der Departementsvorsteher hat sich uns gegenüber auf den Standpunkt gestellt, dass das permanente Hinterfragen der Grundstruktur, der Rechtsform, der Nähe zum Kanton nicht dazu beitragen würde, das Unternehmen zur Ruhe zu bringen. Er halte auch die Diskussionen, die in der GPK geführt würden, für schädlich. Er wollte zudem festgehalten haben, dass die Umfrage der Mitarbeiterzufriedenheit ein gespaltenes Bild zeige, wie das in Unternehmen häufig vorkomme. Deshalb müsse man diese Umfrage sehr differenziert betrachtet. Zur Krankheitsrate sagt er uns, dass diese bei der BVB hoch sei, aber dass dies bei der BVB seit 20 Jahren ein grosses Thema sei. Weiter sagt er, dass man ein quantitatives Ziel zur Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit nicht vorgeben könne, dieses würde auch den Kern der Sache nicht treffen. Eine solche Zufriedenheit sei viel weniger gut zu messen als ein Finanzabschluss.

Das sind nicht Aussagen von mir, sondern sie stammen aus der Anhörung. Wir haben dann entschieden, uns zu überlegen, ob diese Feststellungen so sind, dass wir uns zurücklehnen und sagen können, sie haben alles im Griff, sie haben den Ernst der Lage erkannt. Die Analyse hat uns doch zum Schluss kommen lassen, dass wir diese Auffassung nicht haben können. Hier muss mehr kommen, sowohl vom Verwaltungsrat wie von der direkten Aufsicht. Primär aufgrund des Resultats. Eine Mitarbeitendenbefragung ist ein Zeugnis, und wenn es derart schlecht ist, dann ist schon ein grosses Fragezeichen hinter die letzten Jahre zu setzen. Jeder, der Verantwortung trägt, muss bei solchen Resultaten erschrecken.

Gleichzeitig hat man immer wieder Empfehlungen der GPK akzeptiert. Unsere Empfehlung war, künftig bei allen

Vergabungen das Gesetz über öffentliche Beschaffungen strikte einzuhalten. Selbstverständlich wurde uns das zugesichert, aber es wurde nicht gemacht. Darum will die GPK nun, dass die Verantwortung wahrgenommen wird.

Wir haben weiter 2017 empfohlen, dass der Regierungsrat auf geeignete Weise sicherstellen muss, dass der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der BVB wieder Ruhe in das Unternehmen bringen müssen und insbesondere der Mitarbeiterzufriedenheit den gleichen Wert beimessen müssen wie der Compliance und der Effizienz. Wenn uns der Departementsvorsteher sagt, dass die Mitarbeiterzufriedenheits sowieso schon lange ein Problem sei und man das nicht wirklich messen könne, dann ist der bleibende Eindruck, verbunden mit dem Resultat der Umfrage, dass das nicht genügend adressiert worden ist.

Der Direktor ist seit 2014 im Amt, er hat es nicht geschafft, die Situation zu verbessern. Die Kennzahlen haben sich nicht verbessert sondern verschlechtert, Mitarbeiterbefragungen zeigen, dass es einen Vertrauensverlust von unten nach oben, vom mittleren Kader zum oberen Kader gibt. Wir fragen nach. Eine Stellungnahme zum Schlüsselthema Mitarbeiterzufriedenheit habe ich gestern zum ersten Mal gehört. Man hat uns vorher nicht gesagt, dass alleroberste und einzige Priorität die Mitarbeiterzufriedenheit sei. Man schreibt nun, man hätte Massnahmen ergriffen, aber mitgeteilt wurden uns diese nicht.

Vor diesem Hintergrund haben wir Empfehlungen abgegeben. Die GPK fordert vom Regierungsrat, dass er jetzt den Ernst der Lage erkennt und in Wahrung seiner gesetzlichen Aufsichtspflicht umgehend wirksame Massnahmen ergreift, um die Dauerkrise bei der BVB zu beenden. Wir fordern vom Verwaltungsrat alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, um die von der GPK bezeichneten Defizite umgehend zu beheben. Nun lese ich gestern in der Medienmitteilung, dass Regierung und BVB die GPK-Vorwürfe zurückwiesen. Ich weiss gar nicht, was sie genau zurückweisen, die Empfehlungen wohl kaum, da ihnen diese wohl genauso ein Anliegen sind, nämlich den Ernst der Lage zu erkennen und die Krise zu beenden.

Verwiesen wird auf eine Stellungnahme der BVB. Dort steht dann aber, dass die Themenfelder nicht überraschen würden. Wir haben nämlich genau das bearbeitet, was die BVB offenbar nicht überrascht. Die unter neuer Führung konstituierte Geschäftsleitung würdigt auch die von der GPK als zentral erkannte Handlungsfelder. Darüber bin ich froh, aber ich verstehe nicht, warum man unseren Bericht zurückweist.

Die BVB hat im GPK-Bericht drei Themen identifiziert: Mitarbeiterzufriedenheit, Ausserordentliche Schäden und Compliance. Weiter steht dort, der im Juli vom Verwaltungsrat gewählte Direktor Bruno Stehrenberger werde sich für einen qualitativ hochwertigen und bezahlbaren Service public in der Stadt Basel einsetzen und den Fokus auch auf die Mitarbeitendenzufriedenheit als Kernthema legen. Was hat er vorher gemacht? Es ist ja gut, wenn das jetzt zu einem Kernthema wird, dann wird umgesetzt, was wir fordern. Interessant finde ich aber schon, dass das Thema vorher nicht so als Kernthema definiert war.

Nun wirft man der GPK vor, bei der Mitarbeitendenzufriedenheit hätte sie nicht anerkannt, dass grosse Anstrengungen gemacht worden wären. Ich komme noch einmal auf diese Hearings zurück. Der Verwaltungsrat hat uns gesagt, dass trotz der schwierigen Personalsituation kein Misstrauen gegenüber dem Direktor bestände. Er sähe Verbesserungen bereits eingeleitet. Er habe nichts zu Submissionsverletzungen gefunden und festgestellt, dass die direkte Aufsicht distanziert wirke.

Wir hoffen, dass der Verwaltungsrat jetzt genau hinschaut und die Probleme, die wir adressiert haben, mitnimmt und eine Verbesserung in die Wege leitet. Wenn eine nächste Vergabe in der Geschäftsleitung kontrovers diskutiert wird, erwarten wir, dass man sorgfältige rechtliche Abklärungen trifft, eventuell auch eskaliert und die notwendigen Fachpersonen beizieht.

Ich komme noch zu zwei Punkten, die mir gestern den Schlaf geraubt haben. Am Schluss des BVB-Berichts werden zwei Punkte angesprochen. Es wird geschrieben, dass die GPK beanstandet hätte, statt sich Gedanken zur Mitarbeiterzufriedenheit und zur Umsetzung eventueller Massnahmen zu machen, darüber zu beraten, ob mit den Personalverbänden ein neuer GAV ausgehandelt werden könnte. Die BVB hält klar fest, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Mitarbeitendenzufriedenheit höchste Priorität geniesse und in der Berichtsperiode nie in Erwägung gezogen worden wäre, mit den Sozialpartnern GAV-Verhandlungen aufzunehmen. Das mag ja sein, aber wir haben die Jahresgespräche mit den BVB-Verwaltungsräten untersucht daraufhin, ob die Probleme, die wir definieren, tatsächlich angesprochen werden. Im Jahresgespräch mit der Verwaltungsratspräsidentin finden wir kein Wort zur Mitarbeitendenzufriedenheit. Zum Punkt GAV heisst es, dass leider in diesem Thema die Personalvertretungen nach wie vor nicht zugänglich seien, obwohl es sowohl für die Mitarbeitenden als auch für die BVB von Vorteil wäre, sich zumindest in Teilbereichen vom teilweise sehr starren staatlichen Personalrecht lösen zu können. Wenn wir das lesen, erweckt das bei uns den Eindruck, dass sie sich um die falschen Probleme sorgen, eben nicht um die Mitarbeitendenzufriedenheit, sondern um den GAV. In einem weiteren Gespräch unter BVB-Verwaltungsrätin Daniela Turnherr, Regierungsrat Hans-Peter Wessels und Peter Erismann steht noch einmal genau das gleiche: Leider seien in diesem Thema die Personalvertretungen nach wie vor nicht zugänglich, obwohl es sowohl für die Mitarbeitenden wie auch für die BVB von Vorteil wäre, sich zumindest in Teilbereichen vom teilweise sehr starren staatlichen Personalrecht lösen zu können. Im Jahresgespräch mit Daniela Turnherr stehen neben den übliche Themen folgende Punkte: Zusammenarbeit im Verwaltungsrat und im juristischen Bereich. Kein Wort zur Mitarbeitendenzufriedenheit. Das monieren wir.

Nun kann man einwenden, dass diese Jahresgespräche vor der Kenntnis der Resultate der neuen Umfrage stattgefunden hätten. Es gibt aber ein Protokoll zum Eignergespräch, nachdem die Resultate der Umfrage bekannt geworden sind. Alle haben die Resultate auf dem Tisch liegen. Zum Punkt personelle Situation steht nur, dass gewisse Kaderpositionen vakant seien. Da gibt es einerseits eine miserable Mitarbeiterzufriedenheit, andererseits sieht man diese Gesprächsprotokolle und Anhörungen, und man muss den Schluss ziehen, dass diese Problematik nicht mit dem notwendigen Effort angegangen wurde.

Der letzte Punkt hat mir dann schliesslich vollständig den Rest gegeben. Auf Seite 4 des BVB-Berichts steht Folgendes:

“Zudem erwecken die Ausführungen des sogenannten Whistleblowers zu Avanti den Anschein, das Programm laufe noch, obwohl es bereits vor einiger Zeit eingestellt wurde, es wurde nach dem GPK-Bericht vom 26. Juni 2017 umgehend gestoppt.” Warum weiss ich das nicht? Dann hätte ich aufgeatmet. Am 7.9.2017 hiess es in einer Pressekonferenz, Avanti werde nicht gestoppt, man wolle, dass die BVB überregional konkurrenzfähig bleibe, aber der Wandel werde sozialverträglicher ausgestellt, die Kritik der GPK werde anerkannt. Hier versucht man, die GPK zu desavouieren. Dann wird noch gesagt, es wäre gestoppt worden, und es stimmt nicht. Das ist unsere Arbeit, und da werde ich langsam müde, dass wir immer nur als Problem hingestellt werden. Wenn jemand sich mit Sorgfalt und Mühe um diese BVB kümmert, dann bin ich überzeugt, dass das Unternehmen zur Ruhe kommen kann. Aber alle müssen ehrlich und schonungslos an der Sache arbeiten, damit sie auf den guten Weg kommt, und nicht schon wieder mit Unwahrheiten versuchen, die GPK als Truppe von Dilettanten hinzustellen. Daher möchte ich Ihnen ans Herz legen, unserem Bericht zuzustimmen.

Schluss der 23. Sitzung

12:00 Uhr

Beginn der 24. Sitzung

Mittwoch, 11. September 2019, 15:00 Uhr

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Ich begrüsse Sie zur Nachmittagssitzung und habe Ihnen folgende Mitteilungen zu machen.

Besuch auf der Zuschauertribüne

Ich begrüsse die 8. Klasse des E-Zuges der Sekundarschule de Wette mit Lehrperson Nora Köhli. Ich freue mich sehr, wenn sich junge Personen für Politik begeistern und heisse Sie bei uns herzlich willkommen.

[Applaus]

Ebenfalls auf der Zuschauertribüne ist eine Klasse der Lehrwerkstätte beider Basel LBB mit Ihrer Lehrerin Sabine Schüpbach. Ich heisse Sie bei uns herzlich willkommen.

[Applaus]

Zusätzlich begrüsse ich die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Migrantensession 2019. Sie werden begleitet von Tatiana Vieira und Zaira Esposito.

[Applaus]

10. Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zu den Basler Verkehrs-Betrieben BVB (Fortsetzung)

[11.09.19 15:01:06]

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Die Basler Verkehrsbetriebe haben als ausgegliederte Unternehmung natürlich kein Rederecht im Grossen Rat. Sie können sich deshalb auch nicht selbst verteidigen gegen die Vorwürfe der GPK. Aus diesem Grund hat sich die Regierung entschieden, Ihnen schon vor der Debatte die Stellungnahme der BVB zur Verfügung zu stellen, und ich hoffe, Sie schätzen das.

Ich möchte mich zu den dominierenden Themen äussern, das sind die ausserordentlichen Schäden an den Schienen, die Mitarbeiterzufriedenheit und das Beschaffungswesen.

Zu den ausserordentlichen Schäden an den Schienen: Seit rund drei Jahren verfügt die BVB über sehr präzise Kenntnisse zum Zustand ihres Schienennetzes, und sie berichtet auch jährlich in einem sehr ausführlichen Bericht über diesen Zustand und wie es gelingt, diesen von Jahr zu Jahr etwas zu verbessern. Letztes Jahr passierte etwas ganz anderes, und es ist wichtig, dass man das sauber auseinanderhält. Die BVB hat plötzlich ein anderes Schadensbild auf ihrem Schienennetz an einigen Orten festgestellt, und zwar ein Schadensbild, das nicht der normalen Abnutzung der Schienen entspricht, sondern eben ausserordentliche Schäden sind. Das ist technisch klar unterscheidbar. Die BVB hat sehr rasch identifiziert, was die Ursache dieser ausserordentlichen Schäden ist. Sie hat sehr rasch Massnahmen dagegen ergriffen und sie hat auch sehr rasch die entsprechenden ausserordentlichen Schäden an den Schienen geflickt. Nur durch dieses rasche, entschlossene und gezielte Handeln der BVB-Spitze konnten sehr viel grössere Schäden verhindert werden. Eigentlich verdient dieses Handeln ein dickes Lob.

Dass die richtigen Massnahmen ergriffen worden sind, ist sehr leicht feststellbar. Seit diese Massnahmen ergriffen worden

sind treten diese Schäden nicht mehr auf. Es wurden also ganz offensichtlich die richtigen Massnahmen ergriffen. Nun hat sich der Verwaltungsrat natürlich nicht damit zufriedengegeben, sondern hat sich gefragt, wie es denn zu diesem Wartungsrückstau kam und warum der Wartungsrückstau so spät erkannt wurde. Das ist das Problematische. Und aus diesem Grund, um die betriebsinternen Abläufe zu analysieren, aufzuzeigen, wo in den betriebsinternen Abläufen Dinge schief gelaufen sind und vor allem natürlich um aufzuzeigen, was verbessert werden muss, wurde die Firma Nodon engagiert.

Das Resultat ist wenig überraschend, es hat sich nämlich klar gezeigt, dass der Bereich Technik nur ungenügend geführt worden ist. Die Zuständigkeiten waren nicht klar, die Informationsabläufe waren schlecht, wie der Kommissionspräsident bereis aufgezeigt hat. Die BVB hat auch hier sehr rasch und sehr entschlossen Massnahmen ergriffen, bis hin zum personellen Austausch der Leitung des verantwortlichen Bereiches, der Leitung des Bereichs Technik. Auch hier gab es rasches, entschlossenes, gezieltes Handeln.

Nun gab es merkwürdige Theorien, die teilweise in den Medien aufgetaucht sind, wie etwa die, dass die Geschäftsleitung das schon alles gewusst hätte und das unter den Tisch gewischt hätte. Auch hier zeigt der Nodon-Bericht klar auf, dass das nicht der Fall gewesen ist und auch der Audit des Bundesamtes für Verkehr deutet in keiner Art und Weise darauf hin. Niemand hat je behauptet, dieser Audit des Bundesamts für Verkehr sein ein Persilschein und bescheinige, dass alles in bester Ordnung ist. Das hat nie jemand behauptet. Selbstverständlich ist so ein Audit nur punktuell, das ist immer so. Aber das einzige, was festzuhalten ist, ist, dass auch dieser Audit des Bundesamts für Verkehr keinerlei Hinweise gab, dass etwas im Bereich der Technik nicht in Ordnung ist. Selbstverständlich hätte die Geschäftsleitung sowieso schon frühzeitiger Bescheid wissen müssen, selbstverständlich hätte die Geschäftsleitung diese Probleme schon wesentlich früher erkennen müssen. Das sagt auch die BVB explizit. Aber es wurden entsprechende Massnahmen rasch und entschlossen ergriffen, damit solche Vorkommnisse in Zukunft nicht mehr vorkommen, indem man unter anderem die Leitung des Bereichs Technik ausgetauscht hat und indem man die Betriebsabläufe wesentlich verbessert hat.

Zur Mitarbeiterzufriedenheit: Dies ein sehr zentrales und wichtiges Thema. Entsprechend hat es auch Niederschlag gefunden in der Eignerstrategie der BVB. Die Regierung ist sich der Wichtigkeit dieses Themas bewusst, der Verwaltungsrat ebenso wie auch die Geschäftsleitung. Es schadet nicht zu wissen, dass das nicht ein neues Thema ist. Dieses Thema der hohen Krankheitstage, das Thema der niedrigen Zufriedenheit der Mitarbeitenden begleitet die BVB nicht neuerdings, das Thema begleitet die BVB seit Jahrzehnten. Ich kann mich an Gespräche mit dem damaligen Regierungsrat Ralph Lewin vor 20 Jahren erinnern. Schon damals war die Mitarbeiterzufriedenheit bei der BVB auf einem Rekordtief im Vergleich mit anderen schweizerischen Transportunternehmen, und die Krankheitstage waren auf einem Rekordhoch im Vergleich. Das macht die Sache nicht besser, eigentlich macht das die Sache noch viel schlimmer. Man hätte dies schon lange angehen müssen.

Die Mitarbeiterzufriedenheit und die Krankheitstage werden letztlich von drei Faktoren beeinflusst. Das eine ist die Betriebskultur, wie man mit den Mitarbeitenden umgeht. Hier besteht grosser Handlungsbedarf. Wenn aber die Betriebskultur so tief in einem Unternehmen verankert ist, kann sie nicht einfach auf Knopfdruck verbessert werden. Das braucht Arbeit und Zeit. Dann geht es natürlich um die Arbeitszeiten, namentlich im Schichtdienst. Auch da sind Verbesserungen dringend notwendig. Wie Sie wissen, gibt es eine Knappheit von Fahrdienstmitarbeitenden. Die BVB ist aber aktuell daran, rund 100 zusätzliche Fahrdienstleistende auszubilden, und diese werden dann hoffentlich endlich zu einer Entlastung des Fahrdienstes beitragen. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, hier kann die BVB auch handeln und relativ kurzfristig für Verbesserungen sorgen. Diese sind unterwegs, wie Ihnen die BVB in ihrem Schreiben dargelegt hat. Und *last but not least* sind die Anstellungsbedingungen zu nennen. Auch diese beeinflussen die Mitarbeiterzufriedenheit. Wie Sie alle wissen, untersteht die BVB aber dem basel-städtischen Lohngesetz und hier gibt es überhaupt keinen Spielraum. An dieser Schraube lässt sich nicht schrauben, höchstens wenn man einen GAV prüfen würde, dann könnte man auch die Anstellungsbedingungen ändern oder verbessern.

Der Vorwurf der GPK, wie ich ihn wahrnehme, ist, dass zu wenig oder das Falsche gegen die Unzufriedenheit der Mitarbeitenden und gegen die vielen Krankheitstage unternommen wird. Sie haben eine lange Zitatenpassage erhalten über diese Umfrage zur Mitarbeiterzufriedenheit. Wer hat denn diese Umfrage zur Mitarbeiterzufriedenheit in Auftrag gegeben? Nicht die GPK, sondern die BVB, und zwar weil die BVB-Spitze wissen möchte, wie sich das entwickelt, in welchen Bereichen die Probleme besonders gross sind, warum sie besonders gross sind und wo angesetzt werden kann, um die Mitarbeiterzufriedenheit zu verbessern. Aus diesem Grunde wird diese Umfrage durchgeführt. Aus diesen Gründen führt die BVB-Spitze seit einiger Zeit in regelmässigen Abständen diese Umfragen durch, genau deshalb, weil das Thema ihnen wichtig ist und sie möglichst rasch möglichst gute Massnahmen dagegen ergreifen wollen. Diese vor der Mittagspause lange zitierte Umfrage ist nicht ein Beweis der Untätigkeit oder Unfähigkeit der BVB-Leitung, ganz im Gegenteil, sie ist ein Beweis dafür, dass das sehr ernst genommen wird und auf der Stufe Management und im Verwaltungsrat oberste Priorität hat.

Vielleicht noch eine kurze Bemerkung: Weshalb rede ich mit einzelnen Mitgliedern des Verwaltungsrats über das Thema GAV? Es ist für Leute, die vielleicht nicht so vertraut sind mit der basel-städtischen Politik, nicht so ohne weiteres nachvollziehbar, weshalb das nun des Teufels ist in Bezug auf die Mitarbeiterzufriedenheit, sich Überlegungen über eine Verbesserung der Anstellungsbedingungen zu machen im Rahmen eines GAV. Das ist teilweise erklärungsbedürftig für Leute, die der basel-städtischen Politik nicht so nahe stehen. Selbstverständlich ist es meine Aufgabe als politisch Verantwortlicher, dies geneigten Verwaltungsratsmitgliedern zu erklären und in geeigneter Weise nahezubringen.

Zu den Beschaffungen: Wir reden hier über eine Beschaffung, die vor drei Jahren stattgefunden hat. Die Geschäftsleitung der BVB wurde damals von ihrer Rechtsabteilung dahingehend beraten, dass es in diesem Fall vertretbar ist, auf eine Ausschreibung zu verzichten. Entsprechend hat dann die Geschäftsleitung in diesem Fall entschieden, das tatsächlich so zu machen, nach Rücksprache mit ihrer Rechtsabteilung. Daran ist grundsätzlich nichts zu kritisieren. Es wäre natürlich

besser gewesen, mit der Kantonalen Fachstelle für öffentliche Beschaffungen (KFöB) Rücksprache zu nehmen. Diese hat sich den Fall retrospektiv angeschaut und hätte dazu geraten, eine Ausschreibung zu machen. Ich glaube nicht, dass es widerrechtlich war, was seinerzeit die BVB-Spitze gemacht hat, zumindest gab es Juristen in der Rechtsabteilung der BVB, die das als rechtens beurteilt haben.

Wie Sie alle wissen, hat die Finanzkontrolle aufgrund eines internen Hinweises diese Sache angeschaut und ist zum gleichen Schluss gekommen wie die kantonale Fachstelle für öffentliche Beschaffung, dass es in diesem Fall rechtlich klüger gewesen wäre, eine Ausschreibung vorzunehmen. Der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung der BVB anerkennen das, das ist retrospektiv ein Fehler.

Das ist die eine Beschaffung. Die Frage ist, wie denn die Beschaffungskultur bei der BVB insgesamt ist. Da darf ich Ihnen sagen, dass ich keinerlei Hinweise habe, dass systematisch das Beschaffungsrecht umgangen würde. Ganz im Gegenteil, die BVB verfügt heute insgesamt über eine sehr strenge Beschaffungspraxis. Ich darf daran erinnern, dass die GPK das auch schon kritisiert hat, dass sie zu streng sei. Ich lasse das im Raum stehen. Aber auch wenn man eine Nulltoleranzpolitik fährt im Bereich der Beschaffungen, wird es immer wieder Fälle geben, wo man Rechtsmeinungen hört, man müsse das so machen, während andere Rechtsmeinungen eine andere Haltung vertreten. Ich kann nicht die Hand ins Feuer legen, dass so etwas nie mehr vorkommen wird. Es kommt auch an anderen Stellen vor, dass es Beschaffungsfälle gibt, wo man rechtlich unterschiedlicher Meinung sein kann. Bei weit über 100 Beschaffungsvorgängen werden einzelne immer wieder zu juristischen Ansichtsdifferenzen.

Die BVB hat insgesamt eine sehr strenge Beschaffungspraxis, sie halten sich sehr streng ans Submissionsrecht. Dafür lege ich die Hand ins Feuer. Ich lege aber nicht die Hand ins Feuer, dass so etwas in Zukunft nicht wieder auftreten könnte. Ich wüsste keine Organisation, wo nicht hin und wieder ein Beschaffungsvorgang stattfindet, über den juristische Differenzen bestehen.

Last but not least: Das korrekte Datum, wann die BVB intern entschieden habe, Avanti endgültig zu stoppen, unterliegt offenbar Verwirrung. Wir werden in unserer schriftlichen Stellungnahme zum GPK-Bericht das korrekte Datum selbstverständlich nachliefern.

Ich gehe davon aus, dass das BVB-Dossier anspruchsvoll bleiben wird, aber ich kann Ihnen versichern, dass sowohl der Regierungsrat wie auch der Verwaltungsrat und die Geschäftsleitung alles tun, was in ihrer Macht steht, um die BVB in ruhigere Gewässer zu führen. Wichtig ist aus meiner Sicht, dass wir in Basel-Stadt über ein leistungsfähiges ÖV-Unternehmen verfügen, das auch in Zukunft zu bestehen vermag.

Jérôme Thiriet (GB): Ich werde nicht mehr auf einzelne Details des Berichts eingehen. Das Grüne Bündnis stützt die Erkenntnisse aus den Untersuchungen der GPK und ist einverstanden mit dem Sonderbericht zur BVB und den entsprechenden Empfehlungen. Dass der Bericht so lange geworden ist und so viele Missstände der vergangenen Jahren beschreibt, stimmt uns aber mehr als besorgt. Es macht sogar den Eindruck, als sei das Laiengremium GPK neu zuständig dafür, dass bei der BVB alles glatt läuft, weil sich sonst einfach niemand so wirklich dafür verantwortlich fühlt.

Dem Bericht ist auch zu entnehmen, dass der GPK die Arbeit nicht immer einfach gemacht wurde, weil teilweise wichtige Informationen zurückbehalten worden sind und die Kooperation mit den verantwortlichen Stellen äusserst schwierig ist. Gerne weisen wir darauf hin, dass am Anfang der parlamentarischen Untersuchung der damalige Präsident der UVEK stand, der mit der Subkommission hartnäckig drangeblieben ist und Wesentliches herausgefunden hat, das dann der Gesamtkommission ermöglicht hat, darauf aufzubauen. Es kann doch nicht sein, dass das BVB-Personal, die Kundschaft und die breite Öffentlichkeit immer wieder Missstände im Betrieb feststellen, sich ernsthaft um die Institution Sorgen machen und das von den verantwortlichen Stellen so lange ignoriert oder sogar schöngeredet wird, bis die Situation dermassen eskaliert, dass eine GPK mit einem Sonderbericht einschreiten muss. Wenn die Belegschaft dermassen leidet, dass die Krankschreibungen wegen Burnout massiv zunehmen, wenn die Sicherheit der Passagiere in den Trams wegen mangelhaft gewarteten Trams und Schienen nur noch knapp wenn überhaupt gewährleistet ist, wenn sich das Vertrauen der Belegschaft und der Kundschaft in die BVB massiv verschlechtert, dann ist es fahrlässig und verantwortungslos gegenüber allen Anspruchsgruppen, wenn man diejenigen Personen, die die Verantwortung für die Missstände tragen, einfach so weitermachen lässt.

Die Verantwortlichen haben es nicht geschafft, die Dringlichkeit der Situation rechtzeitig zu erkennen und die Verantwortung für klare und rasche Personalentscheide zum Wohl der BVB zu übernehmen. Der schwarze Peter wurde vielmehr so lange zwischen Direktion, Verwaltungsrat und Departementsvorsteher hin- und hergeschoben, dass am Ende gar niemand mehr irgend etwas unternehmen musste und das Leiden und Chaos in der BVB weitergegangen ist. Dass es einen grossen Einsatz und Zeitaufwand der GPK brauchte, um die Missstände aufzudecken und zu dokumentieren und zuletzt erst der unter hohem Druck veröffentlichte Sonderbericht zu den dringend nötigen Personalrochaden in der Direktion geführt hat, ist ein absolutes Armutszeugnis für die aktuelle Organisationsstruktur der BVB.

Das Grüne Bündnis war zu jeder Zeit gegen eine Auslagerung der BVB. Was jetzt passiert ist, bestätigt unsere Meinung, dass die Auslagerung keine kluge Idee war und bis jetzt nur viel zerbrochen hat. Dazu hat im Übrigen auch der verordnete und von bürgerlicher Seite unterstützte Spardruck einen wesentlichen Teil beigetragen (Avanti). Es ist uns darum ein grosses Anliegen, dass wir im Grossen Rat diese Strukturen ernsthaft wieder überdenken und eine Wiedereingliederung der BVB in die Verwaltung überprüfen. Es hätte dann wenigstens der Verwaltungsrat oder die GPK direkt die Verantwortung wahrnehmen können, und nicht erst dann, als schon fast das ganze Geschirr zerschlagen war.

Was in den letzten Jahren in der BVB passiert ist, hat ganz eindrücklich gezeigt, dass die aktuellen Strukturen so nicht funktionieren. Wir alle wissen, was es heisst, Verantwortung zu übernehmen, und wir machen das ja auch gerne. Wir alle haben im Moment die Verantwortung für die BVB und wir können es uns schlicht nicht leisten, dass das Unternehmen

einen so schlechten Ruf hat bezüglich Direktion und Verwaltungsrat, Umgang mit den Mitarbeitenden, Wartung von Schienen und Fahrzeugen. Wir sollten deshalb dringend sicherstellen und alle nötigen Schritte in die Wege leiten, dass so etwas nicht mehr passiert und wir wieder mit gutem Gewissen sagen können, dass es bei der BVB gut läuft und alles im Griff ist.

Wir wünschen der BVB und dem neuen Direktor die nötige Ruhe, um die Fehler der letzten Jahre und insbesondere die Missstände dieses Sonderberichts auszuräumen und aus dem Unternehmen BVB wieder eine gut geölte Maschine zu machen, die die Herausforderungen der öffentlichen Mobilität in dieser Stadt gestärkt angehen kann. Vor allem für die Entwicklung neuer Mobilitätsformen und um den Zug bei der zukünftigen Mobilität nicht zu verpassen, braucht es jetzt dringend ein gesund aufgestelltes Unternehmen. Für dieses Unterfangen wünschen wir uns die Unterstützung der BVB, aller Anspruchsgruppen, insbesondere Politik, Medien, Mitarbeitende und Kunden. Wir wissen, dass es allen ein grosses Anliegen ist, wieder stolz auf unsere BVB sein zu können.

Das Grüne Bündnis unterstützt deshalb die Erkenntnisse dieses Sonderberichts und bittet Sie, dem Bericht der GPK zuzustimmen. Die parlamentarische Erklärung der SVP lehnt ein grosser Teil des Grünen Bündnisses ab.

Joël Thüring (SVP): Die SVP-Fraktion nimmt vom Bericht der GPK ebenfalls Kenntnis und unterstützt diesen Bericht selbstverständlich. In zehn Minuten alles aufzuzählen, was man erwidern müsste, wird schwierig werden. Ich werde versuchen, mich auf das Wesentliche zu konzentrieren.

Als ich gestern diese Stellungnahme der BVB gesehen habe, kam ich mir vor wie bei Grimms Märchen : “Und wenn sie nicht geflogen wären, würden sie noch heute lügen.” Dieser Umgang, auch in der Stellungnahme von Regierungsrat Hans-Peter Wessels, finde ich beschämend. Herr Wessels, Sie sind seit 12 oder 13 Jahren Departementsvorsteher. Kommen Sie nun nicht mit Alt-Regierungsrat Ralph Lewin. Es mag sein, dass die Zustände damals schon nicht gut waren, aber es geht um das Hier und Jetzt, und die GPK hat innert kürzester Zeit drei Sonderberichte zu diesem Unternehmen veröffentlichen müssen. Sie haben mehrere Verwaltungsratspräsidenten auswechseln müssen, der Direktor und der Vize-Direktor sind in den letzten Wochen gegangen. Wenn alles so auf Kurs wäre, warum sind dann diese Herren weg? Wie kann man auf eine solche Schlussfolgerung kommen?

Angesichts der Mitarbeiterbefragung wird klar, dass die Zufriedenheit sogar noch abgenommen hat. 2016 war sie höher als 2018. Erich Lagler ist seit 2014 Direktor. Wenn Sie zum Beispiel sagen, die Direktion habe alle Probleme erkannt, dann muss ich entgegnen, dass der besagte Bericht des Bundesamts für Verkehr bereits 2014 festgestellt hat, dass bei den Bussen die Anweisungen für die Fahrung nicht korrekt, oder nicht klar genug sind. Was haben wir in diesem Jahr gehört? Ein Busfahrer, der wegen den Rädern in die Kritik kam. Ein Problem, das seit fünf Jahren bekannt ist! Erich Lagler musste gewusst haben, dass etwas nicht in Ordnung ist.

Ich musste auch staunen über die Aussage von Regierungsrat Hans-Peter Wessels betreffend Infrastruktur. Sie haben gesagt, es habe noch nie jemand behauptet, dass aufgrund des System-Audits des Bundesamts für Verkehr alles bei der BVB in Ordnung sei. Doch, die Verwaltungsratspräsidentin hat das in der GPK-Sitzung gesagt. Der Nodon-Bericht hält das fest. Es ist einfach nicht wahr. Und ich bitte Sie, Ihre Unterlagen korrekt zu studieren, bevor Sie uns hier in diesem Hohen Hause etwas erzählen.

Auch Ihre Aussagen, dass die Unruhe von aussen komme, kann ich nicht unterstützen. Selbstverständlich hat die BVB in der öffentlichen Wahrnehmung ein gewisses Gewicht und selbstverständlich spricht man über die BVB. Das soll auch so sein, es ist ein Unternehmen, das dem Kanton gehört und mit dem wir alle von A nach B fahren. Aber die Unruhe wurde vor allem von der Geschäftsleitung fabriziert, und diese wurde in der Zwischenzeit mehrfach ausgetauscht. Es gibt Reorganisation um Reorganisation, wir wissen langsam nicht einmal mehr, wie die Abteilungen heissen, weil sich die Namen so schnell ändern.

Und selbstverständlich hat die Mitarbeiterzufriedenheit einen Einfluss auf die Qualität eines Unternehmens. Man kann sagen, dass die BVB zur Zeit das schlechteste Transportunternehmen der Schweiz ist. Ich bedaure das sehr, weil ich mir eine gute BVB wünsche. Aber dieses Unternehmen ist nicht schlecht wegen der Mitarbeitenden, diese leisten hervorragende Arbeit trotz aller Widrigkeit. Es ist schlecht, weil es schlecht geführt ist. Herr Wessels, Sie sind der oberste Verantwortliche für die BVB, und Sie haben die Verantwortung zu übernehmen. Und wenn man sieht, mit welchen Themen Sie sich bei den Gesprächen mit den Verwaltungsräten beschäftigen, dann habe ich das Gefühl, dass die wesentlichen Probleme tatsächlich nicht angesprochen werden. Es sind ganze Copy-Paste-Textpassagen in diesen Protokollen, in Einzelgesprächen. Ich glaube nicht, dass man zwei Mal genau das gleiche sagen kann. Hier müssten Sie wirklich noch einmal über die Bücher gehen und prüfen, ob die Gespräche mit den Verwaltungsräten, wie sie derzeit geführt werden, zielführend sind. Ich habe meine Zweifel.

2018 wurde zwar an einer Pressekonferenz erzählt, dass man Probleme bei der Infrastruktur festgestellt habe. Die Subkommission der GPK/UVEK kommt zu keinem Schluss, sie hält einfach fest, dass man es nicht plausibilisieren könne. Das kann für die BVB sprechen, das kann aber auch gegen sie sprechen. Ich war Teil dieser Subkommission, es gab Experten, die uns gesagt haben, dass es ihnen angst und bange werde, wenn sie den Bankverein anschauen. Einige Wochen später bekamen wir die Mitteilung, dass der Bankverein komplett gesperrt werden müsse. Man versucht das jetzt, auf den Bau des Kunstmuseumsparkings zu schieben, aber wir wissen schlicht und ergreifend nicht, was stimmt. Und das ist unser Unbehagen. Dieses Unbehagen hat sich in den vergangenen zwei Jahren wirklich nicht verringert, sondern noch einmal verstärkt.

Hinzu kommt die Submissionsverletzung. Kein Jurist hat bis jetzt die Ansicht geäussert, dass das eine leichte Sache sei. Es ist keine leichte Sache, wenn der Direktor auf allen Ebenen den Mitarbeitenden, die für die Beschaffungen zuständig sind, sagt, sie müssten die Richtlinien einhalten, und dann ausgerechnet der oberste Verantwortliche eine

Submissionsverletzung begeht. Ich bin einverstanden mit Regierungsrat Hans-Peter Wessels, dass immer mal etwas passieren kann, das Beschaffungswesen ist kompliziert. Aber hier muss man sich schon fragen, ob mit den gleich langen Ellen gemessen wird.

Ich bin felsenfest überzeugt, dass mit Bruno Stehrenberger, dem neuen Direktor, sich die Situation verbessern kann. Wir erachten diese Anstellung als gut, wir möchten ihm auch die Zeit geben, um im Unternehmen für Ordnung zu sorgen. Seine ersten Verlautbarungen sind grundsätzlich positiv, aber ich bin der Ansicht, dass auf der obersten Ebene, beim Regierungsrat, die Aufsicht vernachlässigt wurde. Das sieht man auch in der gestrigen Medienmitteilung, in der die Vorwürfe zurückgewiesen werden. Wenn man sie aber zu Ende liest, dann sieht man insofern gar nichts über die Regierung, sondern das Schreiben der BVB wurde mit der Medienmitteilung weitergeleitet. Ich bedaure es, dass diese offenbar doch gravierende Kritik aus dem GPK-Bericht nicht zu einem Umkehrschluss geführt hat, dass man jetzt bei der BVB auch als Regierungsrat genauer hinschauen muss. Wir erwarten, dass das geschieht, die Regierung ist in der Verantwortung. Ich glaube, ich spreche für alle GPK-Mitglieder, wenn ich sage, dass ich mir nicht wünsche, in einem Jahr bereits die nächste GPK-Sonderuntersuchung zur BVB anstellen zu müssen. Ich kann es aber auch nicht ausschliessen.

Die SVP-Fraktion ist der Ansicht, dass die jetzige Umsetzung nicht ausreicht, und deshalb haben wir eine parlamentarische Erklärung eingereicht, die dann später von meinem Fraktionspräsidenten begründet werden wird.

Um die Debatte über Ein- und Auslagerungen vorwegzunehmen: Es kann ja nun nicht sein, dass man eine Unternehmung wieder versucht einzugliedern, wenn die Verantwortlichen nicht in der Lage sind, den Betrieb sauber zu führen. Ein sauber geführter Betrieb kann ausgelagert bleiben, da gibt es überhaupt keinen Zusammenhang, und ich bitte insbesondere meine Kolleginnen und Kollegen von SP und Grünem Bündnis, dass sie diese Diskussionen nicht vermischen und gerade jetzt eine Einlagerung fordern, wo der zuständige Regierungsrat sogar noch aus ihrer eigenen Partei kommt. Ich bitte Sie eher dort dafür zu sorgen, dass die Aufsicht so wahrgenommen wird, wie man es auch erwarten kann.

Die SVP-Fraktion unterstützt also die Empfehlungen der GPK ausdrücklich und wünscht sich, dass möglichst rasch auf allen Ebenen gehandelt wird.

David Jenny (FDP): Ich habe einen kompetitiven Nachteil, da ich kein GPK-Mitglied bin. Ich bin auch nicht professioneller Tramfahrer, somit bekenne ich mich zum Dilettantismus in dieser Angelegenheit.

Die FDP-Fraktion bittet Sie, den Anträgen der GPK zu folgen. Der von der SVP vorgeschlagenen parlamentarischen Erklärung werden einige zustimmen, andere hingegen nicht. Meine persönliche Meinung ist, dass die entsprechende GPK-Empfehlung, die wir sicherlich verabschieden werden, klar ist, und es liegt in der Verantwortung der Regierung, die entsprechenden Schlüsse zu ziehen. Das Parlament kann und soll sich hier mit Erklärungen, die individuell konkret sind, zurückhalten. Das wird aber teilweise anders gesehen.

Wir sind in einer Negativspirale, die BVB ist ein Dauerbrenner, und das ist ärgerlich. Ich hoffe wirklich, dass bald einmal Ruhe einkehren kann, auch dank der sorgfältigen Arbeit der GPK. Dieser Dank ist nur etwas getrübt. Der Entscheid, dass diese gemeinsame Subkommission mit der UVEK von einem ehemaligen Mitglied des Verwaltungsrats der BVB präsidiert wurde, dessen kritische, inhaltlich sicherlich fundierte Haltung zur BVB sehr bekannt war, widerspricht etwas den hehren Corporate Governance Prinzipien, die sonst von der GPK immer hochgehalten werden. Es wäre für die Glaubwürdigkeit sicher besser gewesen, wenn diese Subkommission anders präsidiert worden wäre.

Der GPK-Bericht hat Wirkung gezeigt, die operative Spitze der BVB, wie sie zum Zeitpunkt der Berichterstattung war, ist nicht mehr im Amt. Das ist sicherlich kein Zufall und das ist auch zu begrüssen.

Die Mitarbeiterzufriedenheit ist ein sehr wichtiges Thema. Aber Mitarbeiterzufriedenheit ist kein Selbstzweck, sie soll auch die Kundenzufriedenheit erhöhen. Die BVB ist ein Unternehmen, von dem wir alle hier Kundinnen und Kunden sind, abgesehen davon, dass wir Steuerzahlerinnen und Steuerzahler sind. Auch deren Zufriedenheit ist wichtig. Die Mitarbeiterzufriedenheit soll den Output, die Kundenzufriedenheit und die Zufriedenheit des Steuerzahlers erhöhen. Auch das ist bei allen Massnahmen mit einzubeziehen. Schlussendlich wollen wir alle gute und erschwingliche Leistungen von der BVB erhalten. Die grossen Absenzen sind nicht ein Thema, das erst vor ein paar Jahren entstanden ist, sie sind seit 20 Jahren ein Thema. Das zeigt auch die Problematik, dass etwas rechtsformunabhängig und auslagerungsunabhängig schwierig ist in diesem Unternehmen. Unternehmen, die so lange Schwierigkeiten haben in gewissen Bereichen, wieder auf Vordermann zu bringen, ist nicht ganz einfach. Wenn wir eine gewisse Ruhe herbeiführen wollen, ist eine sehr hitzige Debatte mit möglichen Ideen über Zurücklagerung, gänzlichen Auslagerungen, teilweisen Einlagerungen etc. meines Erachtens Gift. Ich würde lieber ein paar Jahre Ruhe einkehren lassen, damit alle an ihren Aufgaben arbeiten können.

Noch ein Wort zur höchsten Personalpolitik: Hier herrschte bis jetzt das Motto “Je ‘Basel-unvernetzter’, desto geeigneter für Verwaltungsrat und Direktion”. Auch die jetzige Verwaltungsratspräsidentin hat in einem Hochglanzinterview im eigenen Geschäftsbericht als Eignerin der BVB die Stadt Basel bezeichnet. Da wäre ein bisschen mehr Nähe erforderlich, auch wenn es vielleicht manchmal Vernetzungen gibt, die aus anderer Sicht nicht ganz so hingenommen werden. Vielleicht wäre es besser gewesen, wenn wie bei der Messe der Regierungsrat selber im Verwaltungsrat gewesen wäre. Also die ganz reine Corporate Governance Lehre führt auch nicht immer zu den besten Resultaten.

Die Hoffnung stirbt zu letzt. Wir hoffen, dass jetzt Ruhe einkehrt. Ob der keltische Gott Nodon hier hilft, weiss ich nicht. Er ist immerhin der Gott der Heilung, des Wassers und der Hunde. In diesem Sinn hoffen wir, dass Christian von Wartburg bald einen ungestörten Schlaf des Gerechten findet und dass wir nicht weitere Sonderberichte erleben müssen.

Thomas Gander (SP): Erlauben Sie mir eine Rückblende. Die BVB wurde 2006 ausgegliedert. Ende 2013 kam der Rücktritt des VR-Präsidenten und des Direktors. Auslöser war ein Bericht der Finanzkontrolle. Die GPK nimmt im 2014 die

Untersuchung auf. Im Juni 2017 folgt der Rücktritt des VR-Präsidenten und des Vize-Präsidenten aufgrund eines GPK-Sonderberichts. Die SVP fordert einen Dossierentzug. 2019 tritt der Direktor ab, ein wenig später der Vize-Direktor, dies nach dem heute vorliegenden Sonderbericht der GPK.

Innerhalb von sechs Jahren ist nun der dritte VR-Präsident resp. VR-Präsidentin und der dritte Direktor tätig, und die BVB wurde in drei Sonderberichten der GPK, mehreren Jahresberichten von Kommissionen und Berichten der Finanzkontrolle analysiert, neben zahlreichen Artikeln in den Medien, alle meist auf Kritik ausgerichtet.

Ich kenne kein grosses Unternehmen mit so einer grossen Kundenbindung, das über so wenig Jahre so viele Führungswechsel zu bewältigen hatte. Die BVB kommt einfach nicht zur Ruhe. Sie arbeitet unter dem Dauerbeschuss von Medien und Politik. Kein Unternehmen kann in so einem Umfeld ernsthaft eine Stabilität entwickeln, die positive Auswirkung auf den Geschäftsgang und eine tragfähige Betriebs- und Führungskultur haben. Nun denken Sie sicher, ich würde hier an einer Rechtfertigungsargumentation zur Negierung der Vorfälle in der BVB basteln. Nein, auch wir finden die Entwicklungen und Vorfälle in der BVB höchst bedenklich bis unhaltbar. Wir stimmen auch vielen Kritikpunkten der GPK zu. Aber wir sind der Meinung, in der Bewertung der Situationsentwicklung der BVB müssen wir neben einer berechtigten Kritik am zuständigen Regierungsrat, an seiner Aufsichtsfunktion, auch unsere Rolle hinterfragen. Wir könnten vermutlich in stundenlanger Diskussion erörtern, ob die Unruhe in der BVB nur eine Folge von unglücklichen unternehmerischen Entscheidungen ist oder wie weit der politische Diskurs unsererseits eine Mitverantwortung trägt. Wir finden, mit der derzeitigen Politik schaffen wir für das Unternehmen nicht eine zusätzliche Stabilität, sondern sind Teil der Verunsicherung.

Auffallend ist angesichts der Berichtserstattung, dass früher der Fokus der Empfehlungen auf dem Verwaltungsrat und der operativen Ebene lag. Auffallend ist auch, dass in der politischen Diskussion, explizit oder implizit immer mehr die Personen und ihre Funktionen in Kritik gerieten, obwohl wir als Parlament den Auftrag haben, gute gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen. Dies kann auch gelesen werden in der neuesten Forderung der GPK, die vom Regierungsrat fordert, dass er jetzt den Ernst der Lage erkennt. Sie fordert vom Verwaltungsrat der BVB alle notwendigen Massnahmen.

Die Auslagerung 2006 wurde argumentativ untermauert, man möchte der BVB möglichst grosse unternehmerische Freiheiten einräumen, und man hat die Gesetze entsprechend formuliert. Mit der Revision des Organisationsgesetzes der BVB haben wir das Unternehmen entpolitisiert und, wie wir heute feststellen, mit einem schwachen Aufsichtswerkzeug der Eignerstrategie ausgestattet. Die Angriffe der Bürgerlichen laufen nach jedem Vorfall in einen Widerspruch. Im Kern möchten sie möglichst viele unternehmerische Freiheiten für die BVB und haben diese Stück für Stück Richtung Privatisierung gesteuert. In Zeiten der Krise aber schieben sie die politische Verantwortung immer deutlicher dem Regierungsrat zu und vermischen die Funktionen. Die Krönung ist heute die parlamentarische Erklärung der SVP. Ob sie gleich verfahren würden, wenn eine bürgerliche Person in der Departementsleitung sitzen würde, lasse ich offen.

Wir haben dem Regierungsrat 2014 nur noch ein Aufsichtsinstrument zur Verfügung gestellt, das explizit nicht in die operativen Geschäfte eingreifen soll. Die Aufsichtsfunktion sollte also klar von der strategischen Funktion eines Verwaltungsrats und von der operativen Führungsfunktion einer Geschäftsleitung getrennt werden. Die betriebliche Steuerung ist klar unter der Bibel Good Governance von der politischen Steuerung getrennt worden. Der Regierungsrat hat keine Führungsfunktion mehr. Was jetzt aber gemacht wird ist, dass der Regierungsrat genau in eine solche Pflicht genommen wird, die so bei einem ausgelagerten Betrieb gar nicht mehr vorgesehen ist. Wir haben dieses Gesetz so geschrieben. Eine Konfusion von Führung, Kontrolle und Steuerung ist die Folge. Bestes Beispiel ist das Votum von Joël Thüring, der jedes Mal von Aufsicht und Führung spricht und diese beiden Begriffe, die inhaltlich völlig verschieden sind, vermischt.

Wir kommen so zum Schluss, dass wir einen Betrieb ausgelagert haben und ihm eine Struktur gegeben haben, die so einfach nicht funktioniert. Gerade in der Krise wird ersichtlich, dass die Struktur nicht funktioniert. Die Aufsicht hat zu wenig Möglichkeiten zu steuern und Verwaltungsratsmitglieder auszuwechseln. Die Entfernung der BVB von Politik und Verwaltung hat sich definitiv nicht bewährt, im Gegenteil. Die sogenannt unternehmerischen Freiheiten wurden zum Schaden der BVB und ihrem Image eingesetzt. Zu leiden haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die täglich bemüht sind, das Tram BVB auf Kurs zu halten. Das heutige Verwaltungsratskonstrukt hat mehr zur Instabilität und zu Kompetenzstreitigkeiten beigetragen als strategische Führung zu übernehmen. Das müssen wir korrigieren, und nicht eine parlamentarische Erklärung unterstützen.

Es ist daher kein Zufall, dass wir eine Motion zur Wiedereingliederung der BVB eingereicht haben. Diese wird im Oktober diskutiert. Interessant ist, dass dieses Vorhaben durchaus auch von bürgerlicher Seite Sukkurs erhält. Wir werden im Oktober die Möglichkeit wahrnehmen, unsere Überlegungen weiter auszuführen, und ich hoffe dann auch auf die Unterstützung derjenigen Grossratsmitglieder, die heute auch massive Kritik üben.

Fazit: Wir konzentrieren uns in der Debatte seit Jahren auf Fehlverhalten und Schwächen von Führungspersonen der BVB, welche regelmässig ausgewechselt werden, statt uns auf die augenscheinlichen Schwächen dieses Konstruktes in Bezug auf politische Führung und Kontrolle versus unternehmerische Freiheit zu konzentrieren. Nachdem die unternehmerischen Freiheiten im Verwaltungsrat versagt haben, wird nun versucht, Stufe für Stufe die Verantwortung weiterzugeben. Die parlamentarische Erklärung der SVP ist ein weiterer Beweis dieser unsäglichen Personenpolitik, die einem Parlament in letzter Konsequenz unwürdig ist. Die SP wehrt sich mit Vehemenz gegen einen solchen Politstil und wir appellieren daran, dass wir uns in Zukunft als Parlament wieder darauf konzentrieren, was unser eigentlicher Auftrag ist, nämlich gute gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, dass eine BVB auch funktionieren kann.

Wir danken den Mitgliedern der GPK für ihr enormes Engagement. Wir können nachvollziehen, dass für die GPK-Mitglieder die Arbeit teilweise auch frustrierend ist, ich war selber mehrere Jahre GPK-Mitglied. Wir appellieren aber auch an die GPK, die strukturellen Schwächen dieses Konstruktes in Zukunft wieder vermehrt in ihre Überprüfung

einzubeziehen und der neuen BVB-Führung die notwendige Zeit zu geben, die erkannten Probleme zu beheben. Ein BVB-Mitarbeiter hat mir einmal gesagt, die BVB sei wie der FCB. Sie gehöre als Unternehmen der ganzen Stadt, alle haben eine Meinung dazu, alle wissen es besser, aber in guten wie in schlechten Zeiten steht man dennoch zu ihr, weil schlussendlich die BVB eine Identifikationsfigur der Stadt ist.

Die SP-Fraktion wird dem GPK-Bericht zustimmen und allen Anträgen folgen. Die parlamentarische Erklärung der SVP lehnen wir selbstverständlich ab.

Remo Gallacchi (CVP/EVP): Das Votum von Thomas Gander hat mich sehr überrascht. Schlussendlich sind also wir hier drin am Schlamassel und an den Fehlern, die passiert sind, Schuld. Das ist schon komisch und lenkt von den eigentlichen Problemen ab. Ja, wem gehört die BVB? Sie gehört dem Kanton, und wir repräsentieren den Kanton und geben dem Regierungsrat das Recht, die Aufsicht auszuführen. Wir haben eine Oberaufsichtsverpflichtung. Selbstverständlich darf man hinschauen. Warum wurde nun schon der dritte Bericht der GPK vorgelegt? Weil seit über zehn Jahren das Ganze nicht rund läuft. Wir sind also Schuld! Nein, so einfach ist es nicht.

Es gibt auch noch einen anderen Betrieb, der ausgelagert ist, das ist die IWB. Ob dort alles rund läuft, weiss ich nicht, aber es gibt keine GPK-Berichte dazu. Ich war mehrere Jahre Mitglied der UVEK. Dort gab es oft sehr lange und intensive Diskussionen, nur hatten wir keine Oberaufsicht inne. Aber diese Diskussion wird in der UVEK seit Jahrzehnten geführt.

Ich muss nicht einmal in die Details gehen, aber wenn innerhalb von zehn oder zwölf Jahren der Verwaltungsrat und die Direktion drei Mal wechselt, dann stimmt einfach etwas nicht. Sicher nicht, weil es GPK-Berichte gibt.

Ich bin auch erstaunt über das Votum von Regierungsrat Hans-Peter Wessels. Ich übertreibe nun ein bisschen, aber er hat die Probleme angesprochen und nun soll alles in Ordnung sein, weil wir ja alles gewusst haben. Die Unzufriedenheit war ja unter Regierungsrat Ralph Lewin schon so hoch. Schliesslich gab es schon damals so viele Krankheitstage beim Personal. Man hätte die Probleme doch schon vor zehn oder zwölf Jahren angehen können. Auch der Hinweis, dass die Mitarbeiterzufriedenheitsumfrage quasi von der BVB ausging, ist seltsam. Das ist doch keine Leistung, das ist doch einfach normal. Die Frage ist, was man mit diesen Ergebnissen macht, was man schon vor zwölf Jahren damit hätte machen können.

Man hat einfach den Eindruck, es wird nichts getan, es passiert nichts. Und es ist nicht das erste Mal. Das ist das Ärgerliche. Und jedes Mal, wenn es einen Wechsel in der Geschäftsleitung gibt, gibt man Zeit und eine Chance, und trotzdem hat es nicht funktioniert. Aber schlussendlich trägt die Verantwortung der Kanton und der Regierungsrat repräsentiert den Kanton.

Auch die Finanzkontrolle hat Missstände aufgezeigt. Diese werden einfach abgetan mit dem Hinweis, da handele es sich um einen Einzelfall. Das könne immer passieren. Selbstverständlich kann es das, aber die Einzelfälle häufen sich. Wenn Einzelfälle sich häufen, dann stimmt grundsätzlich etwas nicht. Jetzt das Ganze quasi dem Grossen Rat in die Schuhe zu schieben, ist Ablenkung vom wahren Problem.

Ja, die BVB soll ruhig arbeiten können, aber wenn man dann in zwei Jahren wieder Probleme bei der Mitarbeiterzufriedenheit feststellt, wird wieder ein GPK-Bericht erstellt und es gibt wieder einen Wechsel. Dann hat man einfach nichts daraus gelernt. Nun ist die Frage, wer dafür die Verantwortung trägt. Es ist sicher nicht der Grund, dass die BVB ausgelagert ist. Die IWB ist auch ausgelagert, und sie funktioniert, auch wenn man über gewisse Entscheide den Kopf schütteln kann. Aber sicher gibt es keinen Geschäftsprüfungsbericht über die IWB.

In diesem Sinne unterstützt die CVP den Bericht der Geschäftsprüfungskommission und bittet Sie, ihm zuzustimmen.

Michael Koechlin (LDP): Ich habe mit einer gewissen Faszination dem Verteidigungsplädoyer von Regierungsrat Hans-Peter Wessels zugehört. Sie können das hervorragend, Sie wenden dabei aber auch den einen oder anderen rhetorischen Variété-Trick an. Zum Beispiel die rhetorische Frage, ob es denn die GPK gewesen sei, die diese Mitarbeiterumfrage gemacht habe. Das ist nun hart an der Grenze zum Foulplay. Was mich aber noch viel mehr beschäftigt hat ist, dass Sie als Eignervertreter ebenfalls in der Kritik stehen. In Ihrem Votum haben Sie gefühlte 5% über Ihre Person, über Ihre Aufgaben, geredet, und zu 95% haben Sie erklärt, dass bei der BVB alles in Ordnung ist.

Wenn eine Oberaufsichtskommission, eine Sachkommission mehrfach, über einen langen Zeitraum hinweg immer wieder sich zu einem teilausgelagerten Unternehmens äussert, dann wäre es schon sehr eigenartig, wenn überhaupt nichts an der Sache wäre. Ich hätte eigentlich erwartet, dass eine gewisse Selbstkritik doch durchschimmert. Ich habe sie nicht gehört, vielleicht habe ich mich verhört.

Ich möchte zum Schluss ganz klar sagen, dass wir diese politische Beifärbung der Diskussion glücklicherweise in der GPK nicht hatten. Wir haben sehr sachlich gearbeitet, und wir haben uns durchgerungen zu einer Empfehlung, mit der Sie etwas anfangen können. Ich schliesse mich allen an, die die Hoffnung geäussert haben, dass wir nun heute hoffentlich mindestens für ein paar Jahre zum letzten Mal zum Thema BVB hier stehen. Unsere Diskussionen laufen nicht mit Beweisvorlagen, Anklagen, Urteilen, - schliesslich sind wir kein Gericht, sondern das Rathaus - und sie enden mit Empfehlungen. Die LDP stützt diese Empfehlungen zu 100%, sie wird aber die parlamentarische Erklärung nicht unterstützen, wie wir bereits in unserer Medienmitteilung haben verlauten lassen. Wir sehen die Lösung nicht im Köpferollen oder Dossierschmeissen, wir sehen die Lösung darin, dass es wirklich vorwärts geht. Herr Regierungsrat, ich glaube nicht, dass es einen Weisen und 13 Trottel gibt.

Tonja Zürcher (GB): Ich spreche hier für die BastA!-Mitglieder meiner Fraktion. Der Fraktionssprecher hat es bereits angekündigt. Ich kann seinen Aussagen zur GPK folgen, aber nicht die ganze Fraktion ist einig bezüglich der

parlamentarischen Erklärung. Ich möchte hier ein paar Worte dazu sagen.

Die Reaktion seitens des Regierungsrats, die wir heute Morgen in den Medien lesen konnten aber auch schon vorher immer wieder gehört haben, zeigt, dass keine Bereitschaft besteht, wirklich Verantwortung zu übernehmen. Es wird weiterhin beschönigt, es wird so getan, als wäre alles in Ordnung. Daher sind wir der Meinung, dass ein Dossierentzug oder ein Hin- und Herschieben des Dossiers innerhalb der Regierung alleine zu keiner Lösung führt. Es braucht grundsätzliche Veränderungen, es braucht die Wiedereingliederung, die dazu führt, dass es endlich wieder klare Verantwortlichkeiten gibt. Deshalb werden wir dieser Erklärung nicht zustimmen. Wir können aber auch nicht Nein stimmen, denn das wäre definitiv das falsche Zeichen. Es würde bedeuten, dass es okay ist, so weiterzumachen wie bisher. Wir werden uns deshalb der Stimme enthalten, und wir bitten Sie alle, der Wiedereingliederung zuzustimmen, denn es ist die eigentliche Möglichkeit, die BVB auf stabile Beine zu stellen, was wir dem Unternehmen alle gönnen würden.

Zwischenfrage

Pascal Messerli (SVP): Viele andere Betriebe sind auch ausgelagert, aber nur bei der BVB gibt es solche Missstände. Wie kommen Sie denn darauf, dass es ein systematisches Problem ist und kein Problem der Personen und der Aufsicht?

Tonja Zürcher (GB): Es ist auch ein Problem der Personen und der Aufsicht, die versagt, wenn es kritisch wird, aber es ist die Struktur, die überhaupt zu diesen Problemen führt.

Eduard Rutschmann (SVP): Ich möchte ein bisschen mehr ins Technische gehen. Ich war ursprünglich Mechaniker. Der Nodon-Bericht stimmt überhaupt nicht mit dem überein, was er vorgibt zu sein. Ich möchte nur darauf hinweisen, dass 2004 festgestellt wurde, dass der Combino ein Zehnfaches an Gleisabnützung hat als die anderen Trams. Das heisst also, schon vor der Auslagerung wurde festgestellt, dass die Gleise viel mehr abgenützt werden. Weder damals noch heute hat man sich auf diese Situation vorbereitet. Nun haben wir das grosse Problem, dass wir das nicht mehr in den Griff bekommen.

Ich möchte nicht in der Lage des neuen Direktors sein, der dies in Ordnung bringen muss. Es ist aus meiner Sicht fast unmöglich, die Gleise wieder in den Griff zu bekommen. Es gibt nur eine einzige Möglichkeit, man muss die Combino abschreiben und dringend neue Trams anschaffen, wie zum Beispiel der Tango von der BLT mit den grossen Rädern und Fahrgestellen, welche die Gleise fast nicht abnützen. Die Gleise hielten früher bis zu 50 Jahren auf gerader Strecke. Das ist heute ein Ding der Unmöglichkeit. Deshalb ist das der einzige gangbare Weg.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich möchte keine Themen aufgreifen, die bereits diskutiert worden sind, sondern mich auf zwei Aspekte beschränken.

Michael Koechlin, auch ich bewundere Ihre rhetorischen Fähigkeiten. Sie und Remo Gallacchi haben mir unterstellt, ich hätte gesagt, dass alles in Ordnung sei. Das muss ich ganz klar in Abrede stellen. Ich habe heute sehr deutlich gesagt, dass die Mitarbeiterzufriedenheit im Keller sei, dies muss angegangen werden. Ich habe auch erwähnt, dass das nicht ein neues Problem sei, sondern ein altes, und ich habe auch gesagt, dass es das nicht besser, sondern schlimmer macht. Selbstverständlich ist bei der BVB nicht alles in Ordnung, und weil ich mich offenbar missverständlich ausgedrückt habe, ist es mir sehr wichtig, das deutsch und deutlich zu sagen.

Ein eher technischer Aspekt, der im Votum von Joël Thüring neu angesprochen wurde, ist der Bankverein und der Zustand der Schienen dort. Diese Schienen sind tatsächlich in einem sehr schlechten Zustand, das ist schon länger bekannt. Die BVB hat diese noch nicht grundlegend saniert, weil wir wie immer die Baustellen im öffentlichen Raum möglichst gut koordinieren wollen. Das wird abgestimmt auf die Bauaktivitäten für das Kunstmuseumparking in der St. Alban-Vorstadt. Die Gleissanierung ist schon seit langem terminiert.

Was ist in diesem Frühsommer passiert? Das Terrain beim Bankverein hat sich plötzlich um drei Zentimeter abgesenkt. Die Ursache für diese Absenkung ist nicht, dass Schienen kaputt sind. Kaputte Schienen drücken den Boden nicht runter. Diese Bodenabsenkung war völlig offensichtlich unabhängig vom Schienenzustand. Eine solche Situation ist natürlich gefährlich. Die BVB hat nicht lange gezögert und abgeklärt, woher diese Absenkung kommt, sondern sie hat innert absolut kürzester Zeit (ich spreche eher von Stunden als von Wochen) entschieden, eine Notsanierung vorzunehmen. Diese Notsanierung hat sie über ein Wochenende durchgezogen und diese Schienen notfallmässig saniert. Mit ein Grund für die Eile dieser Notsanierung war neben der Gefährlichkeit der Situation, dass die Art Basel in der darauf folgenden Woche stattgefunden hat. Somit hat die BVB sichergestellt, dass diese Messe ohne schwerwiegende Beeinträchtigung über die Bühne gehen konnte.

In der Zwischenzeit wissen wir, wie es zu dieser Absenkung kam. Die IWB hat unmittelbar neben den Tramgleisen auf dem Bankenplatz einen 12 Meter tiefen Schacht erstellt, um eine Fernwärmeleitung für einen privaten Kunden einzurichten. Wir wissen, dass die Absenkung durch das unsachgemässe Vorgehen des beauftragten Bauunternehmens seitens IWB erfolgt ist. Auch das ist völlig vorwurfsfrei. Einen 12 Meter tiefen Schacht mitten im Stadtraum zu bauen unter beengtesten Platzverhältnissen ist ausserordentlich anspruchsvoll. Wenn man nicht richtig absichert, ist es auch gefährlich. So etwas kann vorkommen. Die IWB hat das in der Zwischenzeit anerkannt und sie wird die BVB für den entstandenen Schaden, die ganze Notsanierung, die Umleitung entschädigen.

Nun kann man diese Geschichte beurteilen wie man will. Aus meiner Sicht hat die BVB hier wirklich ein dickes Lob verdient. Die Geschäftsleitung der BVB hat blitzartig gehandelt und die Gleisarbeiter haben alles gegeben, damit über das Wochenende diese gefährliche Situation beseitigt werden konnte und die wichtigste Messe in Basel nicht beeinträchtigt

wurde. Daher bitte ich Sie, davon Abstand zu nehmen, in diesem Punkt die BVB zu kritisieren. Das heisst nun auch wieder nicht, dass alles in Ordnung sei, ich möchte einfach auf diesen Punkt hinweisen.

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Zum Rad-Schienen-Komplex: Es ist richtig, die BVB hat rasch gehandelt, das wurde von uns nie in Abrede gestellt. In Abrede gestellt wurde, ob wirklich die richtige Ursache gefunden worden ist und ob die Analyse genügend sorgfältig war, denn die nachfolgenden Untersuchungen haben diese Klarheit, von der die BVB ausging, doch mit ein paar Fragezeichen versehen. Die GPK möchte aber auch betonen, dass es dieses Problem ja letztlich gar nie hätte geben dürfen. Zumindest auch aus Sicht der BVB wird dies anerkannt. Das ist die Art und Weise, wie in der Zukunft richtig und korrekt weitergearbeitet werden kann und das ein Beitrag sein kann, wenn das Unternehmen wieder zur Ruhe kommt.

Zum Persil-Schein des BAV-Berichts: Das ist nicht eine Geschichte, die die GPK konstruiert hat, sondern der Nodon-Bericht hält fest, dass die Feststellungen des im November 2017 durch das BAV vorgenommenen System-Audits angesichts ihrer positiven Eindeutigkeit sowohl für die Geschäftsleitung als auch für den Direktor eine Art Persil-Schein dargestellt haben könnten, wonach im Bereich des Bandagenmanagement alles im Griff sei. Das hat die Verwaltungsrätin in unseren Anhörungen auch noch einmal als Erklärung geliefert. Dieser Erklärung sind wir nachgegangen, und wir sind zur Auffassung gelangt, dass diese vor einer klaren Prüfung nicht standhält. Selbst wenn das BAV ein Audit macht, bleibt man in der Pflicht, und dieser Fehler in der Umsetzung der Wartungsstrategieänderung war fatal. Dieser hat im Übrigen die ganze Geschichte nach dem Narrativ der BVB ausgelöst hat und nicht etwa Unruhe im Parlament oder Aufspielereien der GPK.

Dringender Handlungsbedarf bei der Mitarbeiterzufriedenheit wird vom Regierungsrat anerkannt. Das ist richtig und wichtig. Aber aus Sicht der GPK bitte ich um Verständnis, dass die Bezeichnung dringender Handlungsbedarf ein Problem ist. Wir haben bereits im Jahr 2017 dringenden Handlungsbedarf festgestellt bei der Frage der Mitarbeiterzufriedenheit, weil dieses Avanti alle überfordert. Wenn uns dann gesagt wird, dass das Avanti zwar weitergezogen würde, aber dass man zu den Mitarbeitern schauen würde, dann ist es aus Oberaufsichtsperspektive problematisch, heute von dringendem Handlungsbedarf zu sprechen. Wir haben schon wieder zwei Jahre verloren, haben immer noch dringenden Handlungsbedarf, und wir wünschen uns nicht dringenden Handlungsbedarf, sondern dass die Sache angegangen wird. Immer nur zu sagen, dass wir dringenden Handlungsbedarf hätten, ohne zu handeln, nützt niemandem etwas. Und ich begrüsse es ausserordentlich, in der Stellungnahme der BVB lesen zu können, dass jetzt die Mitarbeiterzufriedenheit vom neuen Direktor zum Kernthema gemacht wird. Wir werden hoffentlich Taten sehen, die in Verbindung stehen mit dieser Aussage. Dann kann vielleicht wirklich einmal eine Änderung eintreten, die Ruhe im Unternehmen einkehren lässt.

Der GPK geht es nicht darum, dass einfach alle zufrieden sind. Die Mitarbeiterzufriedenheit ist in jedem Unternehmen der erste Schritt für Erfolg. Wenn in meinem Sekretariat die Mitarbeiterinnen nicht zufrieden sind, dann klappt gar nichts. Dann kommt niemand mit Schnupfen zur Arbeit. Ich bin angewiesen auf meine Mitarbeiterinnen, und ich bin eben deshalb besorgt darum, dass sie zufrieden sind. Eine gesunde und zufriedene Mitarbeiterschaft ist die Grundvoraussetzung, dass die Menschen überhaupt einen guten Job machen können. Wenn sie immer krank sind, weil sie ständig Schichten fahren müssen, die sie nicht erwartet haben, dann können sie irgendwann nicht mehr. Das ist die Sorge der GPK, und nicht, dass die Benchmarks erreicht werden. Wenn die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BVB einen guten Job machen, dann bin ich sicher, dass der nächste Schritt, nämlich die Kundenzufriedenheit, sich auch einstellt. Machen Sie sich da mal keine Sorgen!

Zum GAV: Man darf darüber reden. Wir haben nie gesagt, dass man in den Eignergesprächen nicht über den GAV reden dürfe. Aber die GPK hatte den Eindruck aus diesen Gesprächen, dass die Prioritäten am falschen Ort sind, dass dieser dringende Handlungsbedarf nicht thematisiert wurde. Wenn im Protokoll zwei Mal etwas über den GAV steht, dann werden wir das erwähnen. Wenn ich gestern lese, dass die BVB klar festhält, dass die Massnahmen zur Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit höchste Priorität geniessen und in der Berichtsperiode nie in Erwägung gezogen wurde, mit den Sozialpartnern GAV-Gespräche aufzunehmen, dann sehe ich die GAV-Thematik als eine aktuelle. Vielleicht wäre es gut, dass zuerst die Prioritäten so hoch sind, dass diese Punkte, die wir heute in epischer Form besprochen haben, zu einem wichtigen Thema werden.

Zu Avanti will ich nicht mehr viel sagen. Wenn Sie Verantwortung für einen Bericht haben und dann lesen, dass wir mit unseren Ausführungen den Anschein erwecken würden, das Avanti-Programm laufe noch, obwohl es im Juni 2017 gestoppt worden sei, dann erschrecken auch Sie. Haben wir da etwas verpasst, haben wir nicht aufgepasst? Dann überprüfe ich noch einmal, was an der Pressekonferenz gesagt wurde. Daraus wird ersichtlich, dass Avanti doch nicht gestoppt worden sei. Dann verliere ich das, was wir alle brauchen, nämlich das Vertrauen ineinander. Ich bin aber selbstverständlich bereit, diesen Vertrauensvorschuss der BVB nun zu geben. Ich hoffe sehr, dass wir alle unseren Beitrag leisten können, dass dieses Unternehmen zur Ruhe kommen kann. Wenn die operative Führungsebene einen guten Job macht, wenn die strategische Führung nahe dran ist und diese Probleme, die wir alle identifiziert haben, vor Augen behält, wenn die Aufsicht bereit ist, die Eignergespräche zu nutzen, um diese Ziele zu verwirklichen, wenn die Aufsicht bereit ist, dort durchzugreifen, wo sie kann, dann hoffe ich, dass der Betrieb zur Ruhe kommt und dass die Oberaufsicht gar nichts zu tun hat. Ich wünsche mir nichts mehr als das. Dass das Unternehmen, das uns allen am Herzen liegt, zur Ruhe kommt, war Absicht des GPK-Berichts.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, auf das Geschäft **einzutreten**.

Detailberatung

Titel und Ingress

Ziffer 1

Ziffer 2

Publikationsklausel

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag der Kommission, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

90 Ja, 0 Nein. *[Abstimmung # 1022, 11.09.19 16:26:07]*

Der Grosse Rat beschliesst

unter Verzicht auf eine zweite Lesung:

1. Der Bericht der GPK zu den Basler Verkehrs-Betrieben wird genehmigt.

2. Die Empfehlungen und Erwartungen im Bericht der GPK werden in zustimmender Weise zur Kenntnis genommen.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Wir kommen nun zur Detailberatung der Parlamentarischen Erklärung.

Pascal Messerli (SVP): Sie haben den GPK-Bericht gelesen, Sie haben die Debatte verfolgt. Es gab einmal mehr eine mehrstündige Debatte zur BVB, dem einzigen ausgelagerten Betrieb, der eine so lange Debatte im Parlament mit sich zieht. Soviel zum Thema Wiedereingliederung, in allen anderen ausgegliederten Betrieben haben wir diese Probleme und diese stundenlangen Debatten nicht. Das heisst, es ist kein systematisches, sondern ein personelles Problem. Es ist kein Geheimnis, dass die SVP am liebsten den Rücktritt von Regierungsrat Hans-Peter Wessels gesehen hätte, das haben wir schon im Juni gefordert, aber da wir kein parlamentarisches Instrument dazu zur Verfügung haben, haben wir die parlamentarische Erklärung eingereicht.

Eine parlamentarische Erklärung mit dem Ziel Dossierentzug ist so ziemlich das letzte Mittel, das man ergreift, wenn man das Gefühl hat, dass es so nicht mehr weitergehen kann. Das Thema BVB ist zu wichtig, als dass man einfach die Probleme ignorieren könnte und morgen so weitermachen kann, als wäre nichts gewesen. Es geht nicht nur um einzelne Fehler, sondern um einen ganzen Katalog an Fehlern. Wer gedacht hat, dass nach dieser unsäglichen Million nach Frankreich der traurige Höhepunkt erreicht worden war, der wurde bitter enttäuscht.

Mangelnde Mitarbeiterzufriedenheit ist höchst bedenklich. Die krankheitsbedingten Ausfälle beim Personal sind arbeitsrechtlich problematisch, und die damit verbundenen Ausfällen auf gewissen Linien betreffen den zahlenden Kunden unmittelbar. Dazu kommen grobe rechtsstaatlich problematische Submissionsverletzungen und unprofessionelle Fehler bei der Ausschreibung von Aufträgen. Als ob das nicht genug wäre, haben wir auch noch das grosse Debakel um diese Tramschienen. Wir haben die Debatte gehört, ich muss nicht mehr auf sämtliche Themen im Detail eingehen.

Gleichzeitig haben wir einen Regierungsrat, der sehr viele Probleme negiert oder schönredet. Er hat heute in der Debatte zum ersten Mal zugegeben, dass es bei der Mitarbeiterzufriedenheit Probleme gibt. Das kann man schätzen, man kann aber auch sagen, dass es in diesem Bereich kaum eine Zweitmeinung gibt, dass es hier einen groben Missstand gibt, das ist jedem klar. Und jeder, der sich noch ein bisschen tiefer einliest, der merkt, dass es bei den Submissionsverletzungen nicht nur irgendwelche juristische Kleinigkeiten vorhanden sind, sondern dass auch dort grobe Fehler passiert sind, genau wie bei den Gleisen und den Ausschreibungen.

Wir haben schon den dritten GPK-Bericht vorliegen, und wir sind wirklich nicht der Meinung, dass er viel ändern wird. Wir haben dem Bericht zugestimmt, aber wer weiss, was in Zukunft geschehen wird. Regierungsrat Hans-Peter Wessels hat schon mehrere Male gezeigt, dass er den Willen des Parlaments und der Oberaufsichtskommission nicht nachkommt, dass er das Parlament nicht wirklich ernst nimmt, und deshalb ist die Gefahr gross, dass auch in Zukunft wieder ein derartiger Bericht der GPK nötig sein wird.

Genug ist genug! Da ist wirklich mehr als etwas faul im Staate Dänemark. Derart grobe Missstände sind das eine, zu negieren und schönzureden ist das andere. Bei der BVB ist in den letzten Jahren alles schief gelaufen, was hätte schieflaufen können, und da haben Sie, Herr Regierungsrat, eine grosse Mitverantwortung. Es benötigt auch auf oberster Ebene frischen Wind, der entscheidende Schritt wäre, sämtliche Missstände anzuerkennen und in einem zweiten Schritt Lösungen auszuarbeiten. Aus diesen Gründen fordern wir diese parlamentarische Erklärung, wir fordern den Entzug des Dossiers BVB und wir bitten Sie, dieser parlamentarischen Erklärung zu folgen, ansonsten werden wir wahrscheinlich im nächsten Jahr noch einmal genau die gleiche Debatte führen. Im Sinne der Sitzungseffizienz wäre es besser, wenn wir jetzt eine geeignete Massnahme ergreifen und nicht noch Jahre weiter warten und immer wieder die gleiche Diskussion zum ausgelagerten Betrieb BVB führen müssen.

Zwischenfrage

Raphael Fuhrer (GB): An wen soll das Dossier nach dem Entzug gehen?

Pascal Messerli (SVP): Wir wollen dem Regierungsrat einen gewissen Handlungsspielraum geben und haben hier keine konkrete Forderung, wer das Dossier übernehmen soll.

Christian von Wartburg, Präsident GPK: Die Kommission hatte keine Gelegenheit, diese Erklärung zu diskutieren. Ich kann deshalb namens der Kommission gar keine Stellung beziehen und möchte deshalb auf ein Votum verzichten.

Pascal Pfister (SP): Wir haben hier nun lange und ausführlich diskutiert. Mir ist es wichtig, ein paar Dinge festzuhalten. Wenn der Eindruck entstanden ist, dass die SP wegschaut und die Probleme der BVB nicht ernst nimmt, dann wäre das ein falscher Eindruck. Wir haben dies mehrfach geäussert. Sie erinnern sich vielleicht an die Zeit vor den Sommerferien, als ich mich persönlich bei Telebasel dazu geäussert habe, auch zu den grossen Problemen auf der operativen Leitungsebene. Wir haben gesehen, dass der Direktor und mittlerweile auch der Vizedirektor zurückgetreten sind.

Sie merken auch, dass wir die Probleme wirklich ernst nehmen, weil wir die Motion eingereicht haben, in der es darum geht, noch einmal die Struktur zu überprüfen. Wir werden im Oktober darüber diskutieren. Wir sind nicht die einzige Partei, die sich bezüglich Struktur Überlegungen macht, die CVP hat sich kürzlich dazu geäussert, wenn auch mit einer anderen Vorstellung. Mir ist es trotzdem wichtig festzuhalten, dass wir auch GPK-Mitglieder stellen, die ebenfalls bereits bei diesem Bericht mitgewirkt haben. Aber die GPK hat keinen Dossierentzug gefordert, und es gibt natürlich wenig Gründe, dies zu fordern, ausser man möchte auf dem Buckel der BVB ein politisches Spiel betreiben. Das ist legitim, hilft aber nicht der BVB. Ich würde mich freuen, wenn die SVP konkrete Vorschläge machen würde, wie man die Situation bei der BVB verbessern kann. Eduard Rutschmann hat heute schon ein bisschen damit angefangen. Dort können wir weiterdiskutieren.

Beat Leuthardt (GB): Die letzten Voten haben mich nachdenklich gestimmt. Wir haben heute zu viel über die BVB gesprochen. Bei der BVB gibt es Hoffnung. Wir haben zu wenig über die Verantwortung des BVD gesprochen. Einiges wurde schon durch das Votum von Michael Koechlin klar. Der Regierungsrat Hans-Peter Wessels möchte sich herausschleichen, Schuld ist der frühere Regierungsrat Ralph Lewin und die Juristen der BVB. Das sind nachweislich falsche Dinge. Die Eignerstrategie wurde nicht wahrgenommen. Wir haben in der GPK wiederholt erfahren aus Protokollen, Äusserungen und Hearings, dass der zuständige Departementsvorsteher wirklich nichts gemacht hat, um seine Verantwortung wahrzunehmen. Und ein Aspekt ist mir besonders wichtig als Bürger, Sohn eines Tramfahrers und selber als Freizeitfahrer. Wir haben jeden Tag Kursausfälle, am vergangenen Sonntag allein 24 Dienstteile. Das ist eine Schande. Wir schämen uns als Mitarbeiter, wir schämen uns als ÖV-Angestellte, dass wir die Dienstleistungen nicht anbieten können, wie sie im Fahrplan stehen und wie sie das Bundesamt für Verkehr verlangt. Ich sage bei Weitem nicht, dass Regierungsrat Hans-Peter Wessels der einzige Verantwortliche ist, aber wenn er seine Aufsichtspflicht wahrgenommen hätte, dann ständen wir heute an einem anderen Ort.

Ich habe mich nicht zuletzt aufgrund der letzten Äusserungen und der Uneinsichtigkeit des Departementsvorstehers jetzt schweren Herzens dazu entschlossen, der parlamentarischen Erklärung doch zuzustimmen. Die SVP ist entsetzlich und unerträglich in Ausländer- und einigen Menschenwürdefragen. Hier muss ich ihr aber zugestehen, dass sie die Tonalität trifft. Zwar stimmt der Inhalt nicht mehr, was ausnahmsweise nicht das Verschulden der SVP ist, sondern dasjenige der Regierung, die gestern diese unsägliche Stellungnahme abgegeben hat. Diesem symbolhaften Schritt zuzustimmen ist das Minimum. Wir können zumindest Aufjaulen, und mit meinem JA versuche ich das.

Abstimmung

zur parlamentarischen Erklärung:

JA heisst Zustimmung

NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

21 Ja, 47 Nein, 25 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1023, 11.09.19 16:39:44]*

Der Grosse Rat beschliesst

die Parlamentarische Erklärung abzulehnen.

22. Neue Interpellationen.

[11.09.19 16:40:09]

Interpellation Nr. 69 Christian Griss betreffend lebendige und saubere Plätze in Basel

[11.09.19 16:40:09, 19.5262]

Die Interpellation wird durch den Regierungsrat mündlich beantwortet.

Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann, Vorsteherin PD: Wir beantworten diese Interpellation wie folgt.

Zu Frage 1: Der Regierungsrat ist zum jetzigen Zeitpunkt der Meinung, dass zur weiteren Reduktion des Rauchens und der damit einhergehenden gesundheitlichen Schäden die zivilgesellschaftliche Eigenverantwortung und Selbstregulierung genügend Wirkung zeigen. Es bestehen wenige Reklamationen in diesem Zusammenhang und auch regelmässige Beobachtungen der Fachstellen zeigen keinen Handlungsbedarf für ein Rauchverbot auf Spielplätzen. Sollte sich die Situation ändern, würden entsprechende Massnahmen geprüft werden.

Zu Frage 2: Zur Bekämpfung des Litterings verfügt der Kanton Basel-Stadt bereits über eine Strategie, die auf fünf Säulen basiert. Erstens wird die illegale Entsorgung verfolgt und mittels Ordnungsbussen geahndet. Zweitens wird an Schulen, Kindergärten und im Freizeitbereich zu Fragen der Abfallentsorgung sensibilisiert. Drittens wurden die Reinigungskapazitäten der Stadtreinigung und der Stadtgärtnerei ausgebaut. Viertens wird die Pflicht für Mehrweggeschirr ausgeweitet und fünftens schliesslich werden seitens des Gewerbes zusätzliche private Abfalleimer aufgestellt.

Zu Frage 3: Die WC-Dichte ist im Bereich der Kaserne hoch. Auf dem Areal selbst wird eine selbstreinigende WC-Anlage an der Klybeckstrasse betrieben. Voraussichtlich im Jahr 2022 ist eine zusätzliche öffentliche WC-Anlage im Kopfbau der Kaserne vorgesehen. Die Reinigung und Abfallentsorgung werden von der Stadtgärtnerei und der Stadtreinigung erledigt. Anzahl und Standorte der Abfallbehälter werden bei Bedarf angepasst. Dabei arbeitet das Bau- und Verkehrsdepartement mit den ansässigen Kulturbetrieben zusammen. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass sich die heutige Regelung bewährt.

Zu Frage 4: Der Kanton führt regelmässig Sensibilisierungsaktionen an neuralgischen Orten durch, zum Beispiel am Rheinbord. Dabei können sich auch Privatpersonen beteiligen und so genannte Green Teams bilden. Zudem arbeitet der Kanton auch mit der Interessengemeinschaft für eine saubere Umwelt zusammen, welche ebenfalls Aktionen an öffentlichen Plätzen durchführt.

Christian Griss (CVP/EVP): Ich bin nicht befriedigt von der Antwort. Insbesondere die Antwort auf Frage 1, die die Sache auf die Selbstverantwortung verschiebt, ist für mich so nicht akzeptabel. Gerade jetzt im Zeitalter des elektrischen Rauchens sollte die Regierung meiner Meinung nach Massnahmen ergreifen.

Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 70 Beat K. Schaller betreffend Quo Vadis, BVB?

[11.09.19 16:43:57, 19.5263]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Wir stützen uns bei dieser Antwort auf die Angaben der BVB.

Zu Frage 1a: Die Verwaltungsratspräsidentin Yvonne Hunkeler und der ehemalige BVB-Direktor Erich Lagler blicken im Editorial des Geschäftsberichts 2018 mehrheitlich zufrieden auf das Geschäftsjahr 2018 zurück und beziehen diese Aussage auf die BVB insgesamt und nicht nur auf den Geschäftsgang resp. das rein finanzielle Unternehmensergebnis. Die BVB nimmt keine Einteilung des Jahresergebnisses in verschiedene Stufen vor, anhand derer die Zufriedenheit mit dem Jahresergebnis bewertet werden könnte.

Zu Frage 1b: Auch zur Zahl der Einsteigerinnen und Einsteiger hat die BVB keine qualitative Wertung vorgenommen. Stattdessen hat sie informiert, dass es bedauerlicherweise zu einem Rückgang der Anzahl Einsteigerinnen und Einsteiger im Vergleich zum Vorjahr gekommen ist. Jedoch hat die BVB keine Skala ausgearbeitet, an der die Zufriedenheit mit der Anzahl Einsteiger abgelesen werden könnte. Dem Management der BVB ist es ein grosses Anliegen, dass Massnahmen umgesetzt werden, die einem weiteren Rückgang des Geschäftsgangs sowie der Anzahl der Einsteigenden entgegenwirken.

Zu Frage 2: Die Sicherheit für Fahrgäste und für das Personal hat für die BVB oberste Priorität. Die BVB geht bei der Sicherheit keine Kompromisse ein, dies wird auch in den Ausbildungen für den Fahrdienst klar vermittelt und vertieft. Die Fluktuationsrate lag 2018 bei 8,8%, davon waren 3,5% wegen Pensionierungen und 5,3% wegen Austritten. Letzteres entspricht einer branchenüblichen Fluktuation, vergleichbar mit anderen grossen Unternehmen. Die Zahl der Pensionierungen lag 2018 deutlich höher als in den Vorjahren, da viele ältere Mitarbeitende die Möglichkeit zur Frühpensionierung genutzt haben. In den Vorjahren lag dieser Wert deutlich tiefer, 2017 zum Beispiel bei 1,3% oder 2016 bei 0,7%. Es kann somit nicht von einem aussergewöhnlichen Verlust von Wissen und Erfahrung gesprochen werden.

Zu Frage 3: Die BVB hat nach der letzten Mitarbeitendenbefragung im Herbst 2018 Massnahmen getroffen, um ihre Arbeitgeberattraktivität zu steigern. Dazu hat jeder Geschäftsbereich unter Einbezug der Mitarbeitenden Massnahmen erarbeitet, die jetzt in Umsetzung sind. Dazu zählen unter anderem mehr Mitbestimmung für die Mitarbeitenden, neue Austauschplattformen und klarere Prozesse. Zudem wurde der Arbeitgeberauftritt auf der Webseite aktualisiert, um neue Zielgruppen anzusprechen. Schwierigkeiten bereitet der BVB insbesondere der Arbeitsmarkt im Expertenbereich, etwa bei Ingenieuren mit spezifischem ÖV-Fachwissen, also dort, wo sie gebunden an die kantonalen Vorgaben oft nicht mit den Löhnen der Privatwirtschaft mithalten kann. Für den Fahrdienst wurde Ende 2018 eine Rekrutierungsoffensive gestartet. Dabei hat sich gezeigt, dass in diesem Bereich fast alle Ausbildungsplätze für 2019 und 2020 besetzt werden konnten. Dies deutet darauf hin, dass die Arbeitgeberattraktivität der BVB von den Bewerberinnen und Bewerbern für den Fahrdienst als gut eingestuft wird. 2019 konnten über 100 neue Fahrdienstmitarbeitende rekrutiert werden, was abzüglich von Abgängen und Pensionierungen im Laufe des Jahres 2019 rund 50 zusätzlichen Fahrdienstmitarbeitenden entspricht.

Zu Frage 4: Die BVB schreibt, die meisten vakanten Stellen nur in der Region Basel und der Schweiz aus. Auf diese Inserate melden sich auch deutsche und französische Staatsangehörige, da die BVB in einer trinationalen Region grenzüberschreitend tätig ist. Inserate im benachbarten Ausland zu publizieren wird nur in Ausnahmefällen in Betracht gezogen, wenn es sich um eine Position mit hochspezialisiertem Fachwissen handelt. Deshalb stammen die meisten rekrutierten Mitarbeitenden aus der Schweiz. Für die Fahrdienstmitarbeitenden sind Ortskenntnisse von Basel, das Beherrschen der deutschen Sprache sowie das Verstehen von Schweizerdeutsch wichtige Voraussetzungen. Bei der Rekrutierung werden diese Anforderungen bei allen Bewerbenden geprüft.

Zu Frage 5a: Im Jahr 2018 kam es zu 2’375 Kursausfällen, davon waren über 700 Einkürzungen von Kursen, also keine Totalausfälle. 2018 wurden rund 715’000 Tram- und Busstunden gefahren. Davon sind wegen Kursausfällen weniger als 1% ausgefallen. Je nach Situation dauern Kursausfälle wenige Minuten bis wenige Stunden. Für die Fahrgäste bedeuten Kursausfälle meistens nur kurze Wartezeiten bis zum nächsten Bus resp. nächsten Tram. Selbstverständlich können auch diese wenigen Minuten je nach dem persönlichen Zeitplan sehr ärgerlich sein, längere Wartezeiten gibt es bei den eher seltenen und längeren Streckenblockierungen durch externe Einflüsse.

Nachfolgend sind für das Jahr 2018 die Anzahl Kursausfälle wegen den vier häufigsten Ursachen aufgelistet. Einkürzungen von Kursen, also Teilausfälle von Kursen wegen Kundgebungen, Verkehrsüberlastung und ähnlichem waren die häufigste Ursache, nämlich 709. Die zweithäufigste Ursache waren Defekte an Tram oder Bus, nämlich 701, dann defekter Vorkurs, Fahrzeugverunreinigungen, Fahrzeugmangel oder nicht angetretene Fahrdienstmitarbeitende, das waren insgesamt 376, und Streckenblockierungen gibt es auch, das waren letztes Jahr 196.

Zu Frage 5b: In der ersten Jahreshälfte 2019 kam es zu 1’864 Kursausfällen, davon waren 479 Einkürzungen von Kursen, also keine Totalausfälle. Im Vergleich zum Vorjahr hat die Zahl der Kursausfälle wegen Personalmangel zugenommen. Dieser Anstieg ist auf Fehler in der Personalplanung der BVB sowie auf einen erhöhten Personalbedarf in Folge der Gleiserneuerungsarbeiten in Allschwil und am Centralbahnplatz zurückzuführen. Auf Kursstunden gerechnet konnten weniger als 1% der Kursstunden aufgrund von Kursausfällen nicht gefahren werden.

Auch hier nachfolgend für das Jahr 2019, erste Jahreshälfte, die Anzahl Kursausfälle wegen den vier häufigsten Ursachen. Ich lese sie nicht mehr vor, sondern ich nenne einfach die Zahlen in der gleichen Reihenfolge wie vorher. Es waren 479, 452, 436 und 212.

Zu den Fragen 6a und 6b: Dem Regierungsrat ist es wichtig, dass die BVB den Kundinnen und Kunden ein optimales und zuverlässiges Angebot zur Verfügung stellt. Er nimmt zur Kenntnis, dass die BVB mit Hochdruck daran arbeitet, die erwartete Qualität so rasch wie möglich wiederherzustellen. Wie dargelegt geht es im Gesamtvergleich um eine relativ geringe Anzahl Kurse, die die BVB nicht oder nur teilweise fahren konnte. Auf Kursstunden gerechnet können weniger als 1% der Kursstunden aufgrund von Kursausfällen nicht gefahren werden, zudem ist nur ein Teil der Ausfälle von der BVB selbstverschuldet. Der Regierungsrat verzichtet deshalb aktuell auf eine Rückforderung an die BVB.

Beat K. Schaller (SVP): Ich danke der Regierung für die Antwort, ich bin höchst überrascht über den Detailgrad der Antwort. Ich will jetzt die ganze unselige Debatte über die BVB nicht noch verlängern, nur einen Punkt möchte ich erwähnen. Im Geschäftsbericht steht geschrieben, dass man trotz rückläufigem Geschäftsgang und gesunkenen Einsteigerzahlen zufrieden sei. Das ist nicht ein Problem der Strukturen, eine solche fragliche Aussage ist ein Problem der Köpfe. Wir haben nicht falsche Strukturen, wir haben die richtigen Strukturen, die mit den falschen Köpfen besetzt worden sind. Glücklicherweise wurde kürzlich ein guter Personalentscheid getroffen, mit dem neuen CEO haben wir gute Chancen, dass die BVB in ein ruhigeres Fahrwasser kommt, und ich wünsche ihr dabei alles Gute.

Ich bin von der Antwort befriedigt.

Der Interpellant ist von der Antwort befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 71 Beatrice Messerli betreffend weiteres Vorgehen nach der Veröffentlichung des Berichts zur Überprüfung der Grundkompetenzen

[11.09.19 16:55:39, 19.5272]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Conradin Cramer, Vorsteher ED: Namens des Regierungsrats beantworte ich diese Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Volksschulleitung führt im Herbst 2019 Gespräche mit der kantonalen Schulkonferenz, den Schulleitungen, den Fachkonferenzen und den Wirtschaftsverbänden. Der Einbezug der Lehrpersonen erfolgt wie üblich durch die kantonale Schulkonferenz. Der direkte Einbezug von Erziehungsberechtigten im Sinne einer Interessengruppe ist nicht vorgesehen.

Zu Frage 2: Im Bildungsraum Nordwestschweiz werden die im Rahmen der Überprüfung der Grundkompetenzen erhobenen Kontextfaktoren, zum Beispiel die Herkunftssprache, überprüft. Die Lernvoraussetzungen der schwächsten Schülerinnen und Schüler sollen differenzierter beschrieben werden. Damit könnte mehr über die Ursachen von Schulleistungen in Erfahrung gebracht werden, um dann entsprechend handeln zu können. Eine kantonsspezifische Überprüfung wird nicht durchgeführt.

Zu Frage 3: Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass die geltenden maximalen Klassengrössen unter Berücksichtigung der Förderangebote für die individuelle Förderung der Schülerinnen und Schüler ausreichen.

Zu Frage 4: Der Einführungszeitpunkt der ersten Fremdsprache ist im HarmoS-Konkordat geregelt. Der Regierungsrat beabsichtigt daher nicht, den Zeitpunkt zu überdenken. Aufgrund der ÜGK-Resultate wird die Sprachlernreihenfolge nicht in Frage gestellt. Schon bei der Lancierung des Passpartout-Projekts wurde darauf hingewiesen, dass es schwieriger ist, Französisch zu lernen als Englisch. Dies war mit ein Grund für das Frühfranzösisch. Weiter hat sich der Kanton Basel-Stadt aufgrund der Grenznähe und der Nähe zur Westschweiz dem Projekt angeschlossen. Es ist wichtig, dass die Basler Schülerinnen und Schüler über ausreichende Französischkenntnisse verfügen.

Die Interpellantin ist abwesend.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 72 Lisa Mathys betreffend Velo- und Fussgängerbrücke Zeughaus-Wolf oder Zeughaus-Walkeweg

[11.09.19 16:58:18, 19.5273]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Namens des Regierungsrats beantworte ich die Interpellation wie folgt:

Im Rahmen der Arealentwicklung Wolf wird der Neubau einer Brücke untersucht. Diese sogenannte Fuss- und Velobrücke Güterbahnhof Wolf soll über das Gleisfeld, das Areal Wolf und das Quartier Gellert mit dem Quartier Gundeldingen verbinden. Diese Fuss- und Velobrücke ist für die Stadtentwicklungsprojekte am Walkeweg, Nordspitze Dreispitz sowie Areal Wolf beidseits des Gleisfelds von grosser Bedeutung. Sie würde auch eine grosse Lücke im Fussweg- und Veloroutennetz schliessen. Für die Arealentwicklung Wolf wurde gemeinsam mit der SBB ein Studienverfahren durchgeführt. Alle eingereichten Vorschläge haben diese mögliche Fuss- und Velobrücke über das Gleisfeld als wichtiges Vernetzungselement bestätigt. Auf diesem Studienverfahren aufbauend wurde ein städtebauliches Richtprojekt entworfen, das die Grundlage für die bevorstehende Nutzungsplanung bildet. Dieses Richtprojekt wurde im Februar 2019 der Öffentlichkeit vorgestellt und zwei Wochen lang ausgestellt. Diese mögliche Brücke ist in diesem Richtprojekt ein wichtiges verbindendes Element und soll parallel zur Neubebauung des Areals, die ab etwa 2024 vorgesehen ist, realisiert werden. Eine solche Fuss- und Velobrücke über die Gleise reduziert Umwege von über einem halben Kilometer und trägt dazu bei, dass die mit den Arealentwicklungen wachsende Bevölkerung von Basel Süd ihren Mobilitätsbedarf allenfalls in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr gut zu Fuss und mit dem Velo abdecken kann.

Das Bau- und Verkehrsdepartement prüft deshalb zusammen mit der SBB bis etwa Ende dieses Jahres die technische Realisierbarkeit einer solchen Fuss- und Velobrücke und erstellt auch eine grobe Kostenschätzung. Diese Fuss- und Velobrücke ist bereits im kantonalen Richtplan eingetragen und im Agglomerationsprogramm der dritten Generation als längerfristiges Projekt eingegeben worden. Der Regierungsrat wird prüfen, mit welchem Realisierungshorizont die Brücke gegebenenfalls im Agglomerationsprogramm der vierten Generation eingegeben werden kann.

Lisa Mathys (SP): Ich freue mich über den Inhalt der Antwort und bedanke mich herzlich dafür. Es ist erfreulich zu hören, dass der Nutzen und die Bedeutung einer Verbindung vom Dreispitz ins Gellert erkannt sind und die Idee weiterverfolgt

wird. Ich gebe meiner Hoffnung Ausdruck, dass das Projekt entschlossen vorangetrieben wird und die Brücke im Agglomerationsprogramm der vierten Generation als Projekt mit A-Horizont Einzug finden wird. Ich bin von der Antwort befriedigt.

Die Interpellantin ist von der Antwort befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 73 Thomas Gander betreffend Nichtumsetzung des kantonalen Bürgerrechtsgesetzes durch die Bürgergemeinden unseres Kantons

[11.09.19 17:02:04, 19.5304]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Baschi Dürr, Vorsteher JSD: Namens des Regierungsrats beantworte ich diese Interpellation wie folgt:

Zu den Fragen 1 und 2: Der Bürgerrat Basel hat sich Ende März und Anfang Juni 2019 in zwei Interpellationsbeantwortungen zur Praxis der drei Bürgergemeinden geäussert. Darin legte er seine Haltung dar, wonach die genannten Bestimmungen des kantonalen Bürgerrechtsgesetzes bundesrechtswidrig seien und der kantonalen Kompetenzverteilung widersprechen würde. Die Bürgergemeinden haben deshalb beim Bundesgericht eine abstrakte Normkontrolle angestrengt. Nachdem das Bundesgericht den Fall dem Appellationsgericht zuständigkeitshalber zugewiesen und dieses die Beschwerde abgewiesen hatte, zog der Bürgerrat diesen Entscheid erneut ans Bundesgericht weiter. Der Fall ist seither hängig. Die Haltung der Bürgergemeinden zu § 11 Abs. 2 des inkriminierten Gesetzes war dem Regierungsrat bekannt.

Zu Frage 3: Der Regierungsrat ist der Meinung, dass die Bürgergemeinde der Stadt Basel und die Bürgergemeinden Riehen und Bettingen geltendes kantonales Recht umsetzen müssen.

Zu Frage 4: Der Regierungsrat ist die im Gemeindegesetz bezeichnete kantonale Aufsichtsbehörde über die Einwohner- und Bürgergemeinden. Er verfügt über die im § 25 Gemeindegesetz vorgesehene Aufsichtsmittel. Gemäss Verordnung über die Gemeindeaufsicht nimmt das Präsidialdepartement diese Aufsicht zu Handen des Regierungsrats wahr. Die Aufsichtsmittel umfassen die schriftliche Mahnung, das Erteilen von Weisungen, die Nichtgenehmigung oder Aufhebung von Gemeindeerlassen und Beschlüssen, die Ersatzvornahme und die Kostenfolge sowie die vorübergehende Beschränkung der Selbstverwaltung der Gemeinde.

Zu Frage 5: Das Präsidialdepartement prüft die Situation und wird geeignete Massnahmen ergreifen. Aus Gründen der Verhältnismässigkeit wird das Präsidialdepartement aber den Entscheid des Bundesgerichts abwarten und erst dann über konkrete Massnahmen entscheiden.

Thomas Gander (SP): Ich bin von der Antwort teilweise befriedigt. Auf der einen Seite finde ich es gut zu hören, dass der Regierungsrat auch der Meinung ist, dass die Bürgergemeinde der Stadt Basel und die Bürgergemeinden Riehen und Bettingen geltendes kantonales Recht auch umzusetzen haben. Ich erinnere daran, dass wir am 19.10.2017 der Totalrevision des kantonalen Bürgerrechts sehr deutlich zugestimmt haben. Dort wurde klar geregelt, dass Einbürgerungswillige, die hier die obligatorische Schulzeit besucht haben, nicht noch zu historischen, politischen und gesellschaftlichen Verhältnissen befragt werden. Wir gehen also davon aus, dass Schweizer Schülerinnen und Schüler und einbürgerungswillige Schülerinnen und Schüler hier gleichgestellt werden.

Was mir aber an der Antwort nicht reicht ist die Aussage in der letzten Antwort des Regierungsrats, dass das Präsidialdepartement prüfe im Sinne der Verhältnismässigkeit. Ich möchte schon klar sagen, dass es ein glasklares Urteil des Appellationsgerichts gibt. Der Weiterzug ans Bundesgericht hat keine aufschiebende Wirkung. Dieses kantonale Gesetz ist gültig. Dann muss auch der Regierungsrat das umsetzen, was er verspricht, nämlich dass er der Meinung ist, dass die Bürgergemeinden geltendes kantonales Recht dann auch umzusetzen haben. Ich erwarte, dass er das nicht prüft, sondern von diesen Mitteln Gebrauch macht und mit einer Weisung die Bürgergemeinden dazu auffordert, dieses Gesetz nun endlich umzusetzen.

Der Interpellant ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 74 Felix W. Eymann betreffend Samstags-Demonstrationen

[11.09.19 17:06:52, 19.5306]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Baschi Dürr, Vorsteher JSD: Namens des Regierungsrats beantworte ich diese Interpellation wie folgt:

Zu den Fragen 1, 2, 3 und 5: Als wesentliche Voraussetzung einer lebendigen Demokratie steht die Demonstrationsfreiheit unter dem Schutz der Meinungsäusserungs- und der Versammlungsfreiheit und stellt damit ein verfassungsmässiges Recht dar. Entsprechend besteht gemäss bundesgerichtlicher Rechtsprechung ein Anspruch auf Bewilligung von gesteigertem Gemeingebrauch des öffentlichen Grundes, sofern dies für die Grundrechtsausübung erforderlich ist. In Kauf zu nehmen sind dabei auch Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs.

Das Justiz- und Sicherheitsdepartement kennt aus diesen Gründen eine liberale Bewilligungspraxis mit Demonstrationszügen durch die Innenstadt. Die Polizei nimmt mit den Gesuchstellenden zwecks Vorbewilligungserteilung Kontakt auf und bespricht die Demonstrationsroute. Bei der Festlegung der Route trägt sie nach Möglichkeit sowohl den Bedürfnissen der Organisatoren als auch den Bedürfnissen der Stadtbewohner und Touristen unserer Stadt Rechnung. Entsprechend werden Gesuche nur selten abgelehnt, etwa wenn Gespräche mit den Gesuchstellenden keine Lösung bringen oder die öffentliche Sicherheit gefährdet ist.

Diese Bewilligungspraxis der Kantonspolizei hat sich bewährt und wurde jüngst auch vom Appellationsgericht Basel-Stadt bestätigt. In einem Fall hat die Kantonspolizei auch nach Ansicht des Verwaltungsgerichts einen Demonstrationszug am Pfingstsamstag 2018 zu Recht nicht auf der gewünschten Route über den Marktplatz und die Mittlere Brücke bewilligt. Ich zitiere aus besagtem Urteil: “Im vorliegenden Fall wird deutlich, dass die Behörde einen Nutzungskonflikt unter besonderen Bedingungen regeln musste. Die Einschätzung der Ausgangslage mit einem ausserordentlichen Personenaufkommen wegen eines bevorstehenden Feiertags und Fussballspiels ist richtig. Weiter haben die Vorinstanzen die Publizitätsinteressen der Rekurrierenden, die kommerziellen Interesse der Geschäfte und die Interessen der übrigen Stadtbesucher an der grundsätzlichen Zugänglichkeit der Innenstadt zutreffend ermittelt. Sie haben den ideellen Interessen der Rekurrierenden grosses Gewicht beigemessen, indem sie ihnen die Nutzung des Barfüsserplatzes und des Claraplatzes bewilligt haben. Es handelt sich dabei um zwei Plätze in der Innenstadt, die stark bevölkert und überdies für Grossanlässe gut geeignet sind. Beide Plätze sind stark frequentiert und bieten also ein grosses Potenzial für die von den Rekurrierenden gewünschte Appell- und Publizitätswirkung.”

Zu den konkreten Zahlen: Im Jahr 2017 wurden 11 Kundgebungen durch die Basler Innenstadt bewilligt, 7 davon an einem Samstag. Im Jahre 2018 wurden 10 Kundgebungen durch die Basler Innenstadt bewilligt, 4 davon an einem Samstag.

Zu Frage 4: Demonstrationen werden meist in der Innenstadt veranstaltet, damit die Appellwirkung an die Öffentlichkeit möglichst gross wird. Eine Kundgebung zur Äusserung von politischen Ansichten kann deshalb nicht ohne Weiteres an die Peripherie der Stadt verlagert werden, wo kaum die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit erregt werden kann.

Zu Frage 6: Sowohl der Staat als auch Private können Sachbeschädigungen anzeigen und eingetretene Vermögensschäden bei identifizierter Täterschaft als Privatkläger geltend machen. Mutmasslich identifizierte Täterinnen und Täter werden konsequent zur Rechenschaft gezogen und zur Kasse gebeten.

Felix W. Eymann (LDP): Ich bin von der Antwort teilweise befriedigt. Die Frage 1 wurde nicht beantwortet, auch nicht die Frage 5.

Ich will keine Staatsbelehrung hören, was die Demonstrations- und Versammlungsfreiheit in unserer Verfassung betrifft. Mir geht es darum, dass Augenmass angewendet wird. Man kann nämlich eine Demonstration auf dem Marktplatz und dem Barfüsserplatz durchführen, ohne dass der öffentliche Verkehr für Stunden blockiert wird. Das haben mir verschiedene Leute mitgeteilt, die sich darüber sehr aufregen. Das wollte ich zum Ausdruck bringen. Es geht also darum, dass Demonstrationen bewilligt werden sollen, eine bewilligte Demonstration kann auch kontrolliert werden, das ist alles in Ordnung. Aber man kann das auch mit Auflagen verbinden. Der Marktplatz ist gross genug, dass man demonstrieren kann ohne die Trams zu blockieren. Meistens passieren die Fassadensprayereien und Sachbeschädigungen auf dem Saubannerzug davor oder danach. Wenn man eine stehende Kundgebung macht, ist das einfacher.

Der Interpellant ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 75 Kaspar Sutter betreffend wie finanziert das Felix Platter-Spital seinen Neubau?

[11.09.19 17:12:25, 19.5334]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Lukas Engelberger, Vorsteher GD: Wir beantworten die Interpellation wie folgt:

Zu Frage1: Die universitäre Altersmedizin Felix Platter-Spital hat das Geschäftsjahr 2018 mit einem Verlust von Fr. 1'900'000 abgeschlossen. Die ausserordentlichen und periodenfremden Effekte zeigen gemäss der Jahresrechnung eine Bilanz von netto rund einer Million Franken. Belastend wirkte dabei eine ausserordentliche Rückzahlung von Abgeltungen für gemeinwirtschaftliche Leistungen der Jahre 2016 und 2017 in der Höhe von Fr. 900'000 sowie eine Rückzahlung von Arbeitgeberbeitragsreserven aus der Pensionskasse an den Kanton Basel-Stadt in der Höhe von Fr. 200'000. Entlastend wirkte ein ausserordentlicher Ertrag von rund Fr. 100'000.

Ohne diese ausserordentlichen und periodenfremden Effekte zeigte das ordentliche Ergebnis einen Verlust von rund einer Million Franken. Dieses Ergebnis beinhaltet eine Belastung durch den sogenannten Transferaufwand für das Neubauprojekt im Umfang von netto einer Million Franken. Vor dem Hintergrund der aufwändigen und komplexen Neubausituation, der anspruchsvollen Informatikprojekte sowie der Einführung des neuen Leistungsauftrags und Tarifsystems Alterspsychiatrie ist die Beurteilung des Jahresergebnisses 2018 durch das Spital für den Regierungsrat nachvollziehbar. Er erwartet jedoch vom Felix Platter-Spital zukünftig deutlich bessere Betriebsergebnisse, sobald sich die aktuell besondere Situation aufgrund des Neubaus normalisiert hat.

Zu Frage 2: Die Schlussabrechnung des Totalunternehmers wird das Felix Platter voraussichtlich gegen Ende 2019 erhalten. Der vom Verwaltungsrat des Felix Platter-Spitals bewilligte Kostenvoranschlag von Fr. 252'000'000 für das Gebäude, den Innenausbau und die Ausstattung, die medizinischen Apparate und Anlagen inklusive Bauherrenreserve und Unvorhergesehenes kann aus heutiger Sicht eingehalten werden. Die Umzugskosten betrugen insgesamt rund Fr. 700'000.

Zu Frage 3: Wie bereits in der Antwort zu Frage 2 erwähnt wird die Schlussabrechnung des Totalunternehmers voraussichtlich erst Ende 2019 vorliegen. Das Felix Platter-Spital wird im Rahmen des Jahresabschlusses 2019 zu den Abschreibungen berichten. Das Felix Platter-Spital weist darauf hin, dass bei den zukünftigen Abschreibungen zwei Hauptbestandteile zu unterscheiden sind, die sich zudem auch zeitlich deutlich abgrenzen. Dies sind einerseits die längerfristigen Abschreibungen für den Neubau und andererseits die kurzfristigen Abschreibungen für die diversen neuen Informatiksysteme, welche innerhalb von vier Jahren, das heisst zwischen 2019 und 2022, abgeschrieben werden müssen. Nach den ersten vier Geschäftsjahren werden sich deshalb die jährlichen Abschreibungen deutlich reduzieren. Die Zinskosten betragen rund Fr. 700'000.

Zu Frage 4: Der Verwaltungsrat des Felix Platter-Spitals hat zusammen mit der Geschäftsleitung zahlreiche Massnahmen zur Verbesserung der finanziellen Situation sowohl auf der Kosten- als auch auf der Ertragsseite definiert, gestartet und teilweise auch bereits realisiert. Diese Liste umfasste per Ende 2018 insgesamt 91 Massnahmen. Unter Berücksichtigung dieser 91 Massnahmen zur Ergebnisverbesserung geht das Felix Platter-Spital von einer kontinuierlichen Verbesserung des Betriebsergebnisses auf eine EBITDA-Marge von bis zu 8% im Jahr 2023 aus. EBITDA bedeutet das Ergebnis vor Zinsenabschreibungen, Steuern und Mieten.

Zu Frage 5: Das Geschäftsjahr 2019 des Felix Platter-Spitals ist ein Übergangsjahr. So wurden im Frühjahr 2019 gleichzeitig der Neubau bezogen sowie Personal und Patientinnen und Patienten der Reha Chrischona übernommen. Entsprechend ist es schwierig, Prognosen zur Auslastungs- und Leistungsentwicklung sowie zum Jahresabschluss 2019 und zur Entwicklung in den Folgejahren abzugeben. Das Gesundheitsdepartement als Eignervertretung steht bezüglich der Bewältigung der finanziellen Auswirkungen des Neubaus in engem Kontakt mit dem Felix Platter-Spital. Aufgrund erster Betriebserfahrungen im Neubau steht derzeit beim Felix Platter-Spital eine mittel- bis längerfristig orientierte Berechnung der Kosten- und Ergragsseite in Arbeit, die aufgrund der erst gegen Ende 2019 vorliegenden definitiven Baukosten voraussichtlich im ersten Quartal des nächsten Jahres abgeschlossen werden kann. Das Gesundheitsdepartement und das Spital werden mit dem Jahresabschluss 2019 dazu berichten. Der Regierungsrat rechnet insbesondere aufgrund der kurzfristig abzuschreibenden Informatikinvestitionen für die Geschäftsjahre 2019 bis 2022 mit Verlusten. Die sich derzeit in Arbeit befindliche Berechnung der Kosten- und Ertragsseite wird zeigen, wie mit den wahrscheinlichen Verlusten umgegangen werden kann und ob allenfalls zusätzliche Massnahmen ergriffen werden müssen.

Zu Frage 6: Gemäss dem Felix Platter-Spital trifft diese Aussage so nicht zu. Wie bereits erwähnt, wird derzeit aufgrund der in den ersten Betriebsmonaten im Neubau gemachten Erfahrungen und der entsprechenden Zahlen eine detaillierte Berechnung vorgenommen.

Zu Frage 7: Wie alle Spitäler ist auch das Felix Platter-Spital einem hohen Kostendruck ausgesetzt, weshalb es den Betrieb laufend optimiert. Dazu gehört auch ein möglichst effizienter Einsatz des Personals. Es könnten deshalb auch in Zukunft Anpassungen im Stellenplan notwendig werden, was aber aus Sicht der Spitalleitung über die Personalfluktuation aufgefangen werden dürfte.

Zu Frage 8: Das neue Klinikinformationssystem des Felix Platter-Spitals vereint in einem einzigen System, was in anderen Spitälern auf mehrere Systeme verteilt ist. Entsprechend umfangreich und anspruchsvoll ist das Projekt, es wurde im Frühjahr 2017 gestartet, seit November 2018 werden alle Patientinnen und Patienten im neuen KIS geführt. Verzögerungen und Probleme bei der Einführung führten gemäss Felix Platter-Spital in der ersten Projektphase zu Mehrkosten von Fr. 800'000 gegenüber dem ursprünglichen Budget. Die geplanten Kosten für das KIS belaufen sich bis Ende 2019 auf insgesamt rund Fr. 5'300'000, verteilt auf drei Jahre. Die Investitionskosten bewegen sich damit in dem für ein neuartiges Klinikinformationssystem üblichen Rahmen. Das neue KIS ermöglicht es, den administrativen Aufwand der Mitarbeitenden in einigen Bereichen zu optimieren, jedoch werden in Folge der Digitalisierung auch laufend mehr Daten erfasst, was wiederum zu Mehraufwänden führen kann.

Zu Frage 9: Nach zwei Jahren Vorbereitungszeit verlief die Integration der Reha Chrischona planmässig, wobei der Wechsel ins Felix Platter-Spital gemäss Aussagen des Spitals wegen der unterschiedlichen Unternehmenskulturen eine

zum Teil schwierige Herausforderung war und auch noch ist. Mitarbeitende sowie Patientinnen und Patienten sind auf die bestehenden Abteilungen des Felix Platter-Spitals verteilt worden, eine Ausnahme bildet die onkologische Rehabilitation, sie wurde ins vierte Stockwerk des Neubaus transferiert, bevor sie voraussichtlich Mitte 2020 ins St. Clara-Spital überführt wird und dort vom Felix Platter-Spital weiterbetrieben werden wird.

Kaspar Sutter (SP): Das Felix Platter-Spital leistet einen wichtigen Beitrag für die Versorgung der Altersmedizin in unserer Region, das steht ausser Frage. Das Jahr 2018 wäre eigentlich für das Felix Platter-Spital ein einfaches Jahr gewesen. Ein Spital zu betreiben und fast nichts bezahlen zu müssen für das Spital und die Gerätschaften ist eine sehr angenehme Situation. Trotzdem hat dieses auch in dieser Ausgangslage ein Defizit geschrieben und bezeichnet das dann noch in der Medienmitteilung als gutes Resultat.

Nein, das ist kein gutes Resultat. Das ist ein beunruhigendes Resultat. Anfang 2018 hat der CEO des Felix Platter-Spitals für das Jahr 2020 und folgende noch einen Gewinn von Fr. 3'000'000 vorausgesagt. Man war damals sehr gerne bereit, genaue Zahlen zu nennen über zukünftige Gewinne. Heute frage ich nur nach der Höhe der Abschreibungen, und es gibt keine Antwort. Es gibt keine Antwort, wie hoch die Abschreibungen sein werden und was das für die Rechnung bedeutet.

Das Haus ist fertig gebaut, das Haus ist bezogen, Ende Jahr muss sowieso ein Abschreiber festgelegt werden für die Jahresrechnung und wir bekommen heute nicht eine Angabe über die Höhe der Abschreibungen dieses Spitals. Ich finde das als Vertreter des Grossen Rats nicht akzeptabel. Und es stärkt auch das Vertrauen nicht. Wir haben es beim Felix Platter-Spital noch mit einer überschaubaren Investition von Fr. 250'000'000 zu tun. Das Universitätsspital plant zur gleichen Zeit Fr. 1'200'000'000. Wir wissen jetzt nach Fertigstellung und nach Bezug immer noch nicht, welches die Kosten dieser Investition sind. Aber dann sollen wir einem Perimeter B zustimmen, der eine viel höhere Investitionssumme hat und davon ausgehen, dass dann die Wirtschaftlichkeitsrechnung stimmt und die Prognosen stimmen und die Rechnung aufgeht. Die Intransparenz des Eignervertreters stärkt das Vertrauen nicht, nein, es schafft sehr viel Unsicherheit.

Wir haben heute von fünf Jahren Defiziten gehört. Das ist die Aussage in der Antwort. Was danach kommt, wissen wir nicht, es kommt ein bisschen Hoffnung auf, dass ab 2023 der EBITDA auf 8% steigt und das dann vielleicht reicht, um die Abschreibungen zu decken. Aber es gibt fünf Jahre Defizite, wie hoch die Defizite sind, wissen wir im Jahr 2018, aber für die Jahre 2019, 2020, 2021 und 2022 haben wir keine Ahnung und wir erhalten keine Angabe über die Höhe der Abschreibungen.

Noch eine Bemerkung zum Klinikinformationssystem Phönix: Man hört aus der Belegschaft sehr viel Unzufriedenheit über Instabilitäten des Systems. Ich weiss, dass es das bei Neueinführungen geben kann, aber auch Dinge wie etwa, dass der Blutdruck nicht automatisch ins System eingespiesen wird, sondern dass man das in ein Word-Dokument innerhalb des Systems eintippen muss, entsprechen nicht unbedingt meinen Vorstellungen von einem modernen Klinik-Informationssystem. Aber ich bin gespannt, wie sich das weiterentwickelt.

Im Grossen und Ganzen wurde die wichtigste Frage, nämlich die Höhe der Abschreibungen und die Höhe der Defizite nicht beantwortet. Ich verstehe diese Intransparenz nicht, spätestens mit der Rechnung 2019, mir der Rechnung 2020 werden wir die Resultate erhalten und dann muss man auch erklären können, weshalb diese Defizite - vielleicht in zweistelliger, vielleicht in einstelliger Millionenhöhe - entstanden sind.

Aufgrund dieser Intransparenz bin ich von der Antwort nicht befriedigt.

Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt

Interpellation Nr. 76 Barbara Heer betreffend Maschinenpistolen gehören nicht in den polizeilichen Alltag

[11.09.19 17:24:25, 19.5338]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Baschi Dürr, Vorsteher JSD: Im Namen des Regierungsrats beantworte ich diese Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Die Formulierung im Bericht der JSSK ist insofern unklar, als einmal von Einsatzfahrzeugen und einmal von Alarmpikettfahrzeugen die Rede ist. Wesentlich ist die Abgrenzung zu den Ordnungsdienstfahrzeugen, die bei Demonstrationen eingesetzt werden. Diese waren bereits bisher nicht mit Sekundärwaffen bestückt und werden es auch weiterhin nicht sein. Hingegen ist auch bereits heute jedes Patrouillenfahrzeug einschliesslich der Alarmpikettfahrzeuge mit Sekundärwaffen ausgerüstet. Diese alten Sekundärwaffen werden nun durch neue ersetzt, wobei neu für jedes mitfahrende Corpsmitglied eine Sekundärwaffe mitgeführt wird. Es werden also künftig nicht mehr mit Sekundärwaffen ausgerüstete Polizeifahrzeuge unterwegs sein als bisher.

Aktuelle Beispiele wie die Anschläge in Christchurch, El Paso oder Dayton zeigten, dass bei Anschlägen jede Sekunde Menschenleben retten kann. In Christchurch haben normale Gemeindepolizisten den Täter erkannt, gestoppt und verhaftet. In Ohio gab es innert 30 Sekunden neun Tote und 27 Verletzte, ehe der Täter durch die Polizei gestoppt wurde.

Solche Situationen entsprechen glücklicherweise nicht dem Polizeialltag, die Sekundärwaffe wurde ja eben im Hinblick auf solche ausserordentlichen Situationen beschafft.

Zu Frage 2: Wie ausgeführt ist bereits heute jedes Patrouillenfahrzeug mit mindestens einer Sekundärwaffe ausgerüstet. Die Einsatzdoktrin der neuen Sekundärwaffe entspricht exakt derjenigen der alten Sekundärwaffe. Die Sekundärwaffe wird nicht zur Abschreckung eingesetzt, sondern zur Verkürzung der Interventionszeit bei schwerer zielgerichteter Gewalt. Ob die Mitarbeitenden der Kantonspolizei sie mittragen müssen, entscheidet sich anhand einer konkreten Situation, beispielsweise bei einem Amok-Alarm, oder aufgrund der Risikoeinschätzung bei Anlässen, beispielsweise bei der Bundesfeier am Rhein oder am Weihnachtsmarkt.

Zu Fragen 3 und 4: Die Kantonspolizei stützte sich bei der Beschaffung auf sicherheitstechnische Analysen. Bei der Evaluation der neuen Sekundärwaffe war deshalb die Tatsache ausschlaggebend, dass das gewählte Modell die technischen Vorgaben der Kantonspolizei am besten erfüllte.

Zu Frage 5: Die alten Sekundärwaffen werden entweder unter Einhaltung aller rechtlichen Vorgaben an andere Polizeicorps in der Schweiz weiterverkauft oder unter Aufsicht verschrottet.

Zu Frage 6: Nein, der Regierungsrat sieht dies nicht so.

Barbara Heer (SP): Ich erkläre mich von der Antwort teilweise befriedigt. Ich bedanke mich für die Beantwortung der Fragen 1 und 2, das sind wichtige Klärung von ungenau verwendeten Begriffen. Es ist wichtig zu wissen, dass die Maschinenpistolen nicht in mehr Polizeiautos unterwegs sein werden, wenn aber auch die Anzahl ziemlich massiv erhöht wird. Es ist auch wichtig, dass der Regierungsrat noch einmal betont, dass es hier immer um extrem ausserordentliche Einsätze gehen wird und nicht um den Alltag.

Mir ist es wichtig, noch einmal zu betonen, dass die Verhältnismässigkeit nicht aus den Augen verloren werden darf, auch wenn wir mit einer erhöhten Bedrohungslage leben. Was aus meiner Sicht nicht gehen würde ist eine Militarisierung der Polizei, eine Dauerpräsenz von Maschinenpistolen auf der Strasse. Aber ich habe von der Antwort den Eindruck erhalten, dass wir uns da mehr oder weniger einig sein.

Von der Antwort auf Fragen 3 und 4 bin ich gar nicht befriedigt, da hätte ich mehr erwartet. Normale Bürgerinnen und Bürger sind es gewohnt, bei den Einkaufsentscheiden viele ethische, politische, ökologische Aspekte mitzudenken: Wurden die Kleider, die ich kaufe, unter fairen Bedingungen hergestellt, soll ich wegen meines ökologischen Fussabdrucks fliegen oder nicht, verstösst die Firma, bei der ich etwas kaufe, gegen Menschenrechte? Steuerzahlende dürfen auch von der Verwaltung erwarten, dass sie sich solche Fragen bei ihren Beschaffungen stellt.

Das JSD kauft die neuen Sekundärwaffen bei der Firma B&T, die laut Medienberichten wegen Verstoss gegen Kriegsmaterial verurteilt worden ist. Sie hat Waffen nach Neuseeland geliefert, was eigentlich legal ist, doch die Waffen wurden dann an Elitetruppen des autokratischen Regimes von Kasachstan weitergeleitet, und das ist ein Land, wohin das Seco Kriegsmaterialexporte normalerweise ablehnt aufgrund der prekären Lage der Menschenrechte.

Deshalb habe ich in meiner Interpellation gefragt, wie sich die Regierung diesen Einkauf erklärt, und ich finde es etwas knapp, in der Antwort nur damit zu argumentieren, dass sicherheitstechnische Aspekte berücksichtigt worden sind. Die Schweiz setzt sich international gegen intransparenten Waffenhandel ein, hat eigentlich ein gutes Ranking bezüglich der Transparenz beim Export von Kleinwaffen, und deshalb hätte ich gewünscht, die Regierung erklärt, warum ausgerechnet die Basler Polizei bei so einer Firma einkauft.

Ich erkläre mich von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellantin ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 77 Heinrich Ueberwasser betreffend wie viel Bürokratie erträgt die regionale Zusammenarbeit? Wie weit erschweren oder verunmöglichen die Pflicht, sog. A1-Bescheini-gungen und ggf. andere Dokumente oder Bewilligungen auf sich zu tragen sowie drohende Bussen, Sitzungen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz?

[11.09.19 17:30:59, 19.5341]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Heinrich Ueberwasser (SVP): Zusammengefasst geht es um Folgendes: Ich habe gehört, man braucht jetzt eine behördliche Bescheinigung, um an regiopolitischen Sitzungen im Ausland teilzunehmen. Meine Frage war, ob das stimmt und wenn Ja, welche Bescheinigung es braucht. Die beste Antwort wäre gewesen, dass man keine Bescheinigung braucht, die zweitbeste wäre gewesen, dass man eine Bescheinigung braucht. Aber nun scheint es so kompliziert zu sein, dass es eine schriftliche Antwort auf die Frage braucht, ob ich als kleiner Regiopolitiker morgen an einer Sitzung in Badisch Rheinfelden teilnehmen kann. Falls mich der Zöllner fragt, was der Zweck meines Besuchs in Badisch

Rheinfelden sei, so riskiere ich eine Busse, wenn ich die Wahrheit sage. In Frankreich ist das offenbar so, in Deutschland darf man sich offenbar noch mit einer Meldung aus der Schlinge ziehen. Es beunruhigt mich, dass es so kompliziert ist, bevor die Sitzung angefangen hat.

Interpellation Nr. 78 Andrea Elisabeth Knellwolf betreffend «Erasmus+» und Projekt «Europäische Universitäten»

[11.09.19 17:33:00, 19.5345]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Conradin Cramer, Vorsteher ED: Namens des Regierungsrats beantworte ich diese Interpellation wie folgt:

Die Interpellation spricht wesentliche Problemstellungen an, die sowohl die Universität Basel, den Hochschulkanton Basel-Stadt sowie die Schweiz insgesamt betreffen. In Übereinstimmung mit der Universität schätzt der Regierungsrat die aktuelle Situation betreffend Erasmus+ und Europäische Universitäten für die Universität Basel noch nicht als wirklich gravierend ein. Längerfristig ist jedoch auf jeden Fall darauf hinzuwirken, dass die vollständige Assoziierung der Schweiz am neunten Forschungsprogramm der EU und an Erasmus+ realisiert wird. Eine Teilnahme an den europäischen Forschungs- und Bildungsprogrammen ist für die Schweiz als Hochschulstandort und für die Universität Basel als Hochschule von grundlegender Bedeutung.

Zu Frage 1: Zunächst zu Erasmus+: Die vom Bundesrat erarbeitete Übergangslösung für Erasmus+ ermöglicht der Schweiz weiterhin eine indirekte Beteiligung an diesem Mobilitätsprogramm. Da sich die Schweiz aber weder als Programm- noch als Partnerland an Erasmus+ beteiligt, hat dies für die Universität Basel auf verschiedenen Ebenen Nachteile. So hat die Universität keinen Zugang zu strategischen Entscheid- bzw. Programmgremien, sie verlor die Zusammenarbeit mit namhaften Universitäten zum Beispiel die UK-Universitäten von Cambridge, London und Glasgow, und sie hat Mehraufwand für die Aufrechterhaltung und Pflege ihres Partnernetzwerks.

Zu den europäischen Universitäten ist Folgendes zu sagen: Der Regierungsrat bedauert, dass die Universität im Rahmen der Erasmus+-Initiative nicht teilnahmeberechtigt ist und somit nicht der Epikurallianz und damit einer europäischen Hochschule angehört. Im Einvernehmen mit der Universität sieht er jedoch die kurz- bis mittelfristige Folgenabschätzung etwas weniger gravierend als die Interpellantin. Dies deshalb, weil die Ausschüttungen der EU-Kommission für alle acht Epikuruniversitäten vorerst lediglich 5 Millionen Euro betragen, über einen Zeitraum von drei Jahren verteilt. Dies entspricht jährlich im Durchschnitt etwas mehr als 200’000 Euro pro Universität. Zudem ist die Universität Basel mit Eucor - The European Campus, einem gut funktionierenden trinationalen Verbund angeschlossen, der sich über den Bereich der Lehre hinaus auch auf Forschung und Innovation erstreckt. Auch aufgrund aktueller Erfolge in der gemeinsamen Einwerbung von Fördermitteln erachtet die Universität Basel diesen Verbund als gewinnbringender.

Zu Frage 2: Die langfristigen Entwicklungen im Bereich der Forschungskooperation hängen vor allem vom Status der weiteren Teilnahme der Schweiz am neunten Forschungsrahmenprogramm der EU ab, im Bereich der Mobilität von der Wiederassoziierung bei Erasmus+. Diese beiden Assoziierungen dürften, wenn auch rechtlich unabhängig, direkt an die Unterzeichnung des institutionellen Rahmenabkommens mit der EU und an die Budgetentscheide für die BFI-Botschaft 2021-2024 sowie Horizon Europe gekoppelt sein.

Zu Frage 3: Wie erwähnt, bedingt eine Teilnahme an den europäischen Universitäten eine Beteiligung an Erasmus+ bzw. an dessen Nachfolgeprogramm. Eine solche Beteiligung der Schweiz ist allerdings nicht Sache des Kantons, sondern des Bundes und der Europäischen Union. In der Vernehmlassung zur Totalrevision des Bundesgesetzes über die internationale Zusammenarbeit und Mobilität und Bildung hat der Regierungsrat in seiner Stellungnahme geschrieben, dass es ihm in hohem Mass daran gelegen ist, die Partizipation an Erasmus+ und selbstverständlich auch an den europäischen Forschungsförderprogrammen künftig aufrechtzuerhalten. In gleichem Sinn hat der Regierungsrat das Rahmenabkommen Schweiz-EU zur Annahme empfohlen.

Zu Frage 4: Basel ist nicht der einzige betroffene Standort. Entsprechend dürfte eine Interessensvertretung über strategische Koalitionen führen. Der Regierungsrat setzt sich hierfür ein. An seiner Klausur vom September 2019 trifft sich der Regierungsrat mit Bundesrat Guy Parmelin zu einem Gespräch. Er wird den Austausch nutzen, um auf die hohe Bedeutung der Teilnahme der Schweiz an den europäischen Forschungsförderungsprogrammen hinzuweisen.

Andrea Elisabeth Knellwolf (CVP/EVP): Ich bedanke mich für die ausführliche und nachvollziehbare Beantwortung der Interpellation. Ich bin befriedigt von der Antwort, aber ich bin nicht befriedigt von der Situation und den Zukunftsaussichten und wünsche dem Regierungsrat sehr viel Erfolg und Durchschlagskraft, um die richtigen Weichen doch noch stellen zu können.

Die Interpellantin ist von der Antwort befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 79 Beatrice Isler betreffend Mix Martial Arts (MMA) zum Zweiten

[11.09.19 17:38:24, 19.5346]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Conradin Cramer, Vorsteher ED: Ich beantworte namens des Regierungsrats diese Interpellation wie folgt:

Wie Sie bereits aus den Medien wissen, wird die umstrittene MMA-Veranstaltung nicht durchgeführt. Das zuständige Erziehungsdepartement und die St. Jakobs-Halle haben in enger Absprache mit den Sicherheitsbehörden der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft so entschieden und die Veranstalter und die Öffentlichkeit am 16. August darüber informiert. Die St. Jakobs-Halle übernimmt seit jeher eine Doppelfunktion. Einerseits bietet sie Räume für den Schul- und Vereinssport, andererseits ist sie Durchführungsstätte für Events in den Bereichen Sport und Kultur sowie für verschiedenste Firmenanlässe. Der Kanton Basel-Stadt stellt mit der St. Jakobs-Halle eine Lokalität zur Verfügung, Art und Inhalt der durchgeführten Veranstaltungen dürfen nur sehr zurückhaltend beurteilt werden. Dies gebietet einerseits die Unvoreingenommenheit gegenüber allen Nutzungsinteressierten und ist zudem von hoher wirtschaftlicher Bedeutung, da die St. Jakobs-Halle sonst für die Veranstalter kein verlässlicher Partner wäre.

Zu Frage 1: Veranstaltungen, die rechtsstaatlich bedenklich sind, Grundrechte gefährden oder die öffentliche Sicherheit gefährden, werden in der St. Jakobs-Halle nicht durchgeführt.

Zu Frage 2: In der St. Jakobs-Halle werden immer wieder Kampfsportanlässe durchgeführt, zum Beispiel in der Disziplin Kickboxen, Judo, Thaiboxen, Karate oder auch MMA. Bevor grünes Licht für einen Anlass gegeben wird, werden Referenzen eingeholt, Hintergrundabklärungen vorgenommen und selbstverständlich auch allfällige rechtliche Vorgaben und Vorbehalte beachtet.

Zu Frage 3: Über allfällige Gründe für einen Wechsel von Genf nach Basel liegen dem Regierungsrat keine näheren Informationen vor.

Zu Frage 4: Nein, die Absage der MMA-Veranstaltung zeigt, dass weder um jeden Preis noch ungefiltert Anlässe durchgeführt werden.

Beatrice Isler (CVP/EVP): MMA-Kämpfe sind für mich eine Verherrlichung der Gewalt und können keinesfalls damit gerechtfertigt werden, wenn es um Einnahmen für die St. Jakobs-Halle geht. Ich bin von der Antwort befriedigt.

Die Interpellantin ist von der Antwort befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 80 Michelle Lachenmeier betreffend Hotelschiffe und «Busterminal» auf der Klybeckinsel

[11.09.19 17:41:33, 19.5351]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Interpellation Nr. 81 Oliver Bolliger betreffend unverhältnismässigen Polizeieinsatz und Bestrafung von Klimaschützer*innen

[11.09.19 17:41:50, 19.5357]

Die Interpellation wird vom Regierungsrat mündlich beantwortet.

RR Baschi Dürr, Vorsteher JSD: Ich beantworte die Interpellation im Namen des Regierungsrats wie folgt:

Die Kantonspolizei Basel-Stadt hat am Nachmittag des 8. Juli 2019 beim Aeschenplatz eine Blockadeaktion von Umweltaktivistinnen und -aktivisten vor dem Hauptsitz einer Grossbank aufgelöst. Die Aktion fand auf Privatgelände statt. Nachdem ein Strafantrag gestellt wurde, hat die Kantonspolizei die Blockadeaktion aufgelöst. Die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt verfügt in 19 Fällen die vorläufige Festnahme und leitete Strafverfahren wegen Hausfriedensbruch, Landfriedensbruch, Sachbeschädigung, Nötigung oder Hinderung einer Amtshandlung ein.

Zu Frage 1: Der Regierungsrat sieht in der Klimaveränderung eine zentrale Herausforderung unserer Zeit. Entsprechend anerkennt er das Bedürfnis nach friedlichen symbolischen Protestaktionen, die auf die Thematik aufmerksam machen.

Jede Protestaktion hat aber innerhalb der Schranken der Rechtsordnung stattzufinden.

Zu Frage 2: Der Regierungsrat hat nicht zu beurteilen, welche Treibhausgasemissionen die schweizerischen Grossbanken mit ihrer privatrechtlichen Investition verursachen und ob sie damit für die Klimaerwärmung in der Verantwortung stehen.

Zu Frage 3: Nein. Der Grosse Rat hat am 20. Februar 2019 eine Resolution zur Ausrufung des sogenannten "Klimanotstands" angenommen, in der aufgefordert wird, die Auswirkungen auf das Klima und die ökologische, gesellschaftliche und ökonomische Nachhaltigkeit bei jeglichen davon betroffenen Geschäften zu berücksichtigen. Wenn immer möglich sollen jene Geschäfte prioritär behandelt werden, die den Klimawandel oder dessen Folgen abschwächen. Der Regierungsrat ist gemäss Resolutionstext aufgefordert, die Bevölkerung umfassend über Ursachen und Auswirkungen des Klimawandels zu informieren und Massnahmen gegen diesen zu ergreifen. Die Kantonspolizei wiederum hat gemäss § 1 des kantonalen Polizeigesetzes indes für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung sowie für die Einhaltung der Gesetze zu sorgen. Die Resolution hat entsprechend keinen Einfluss auf das polizeiliche Vorgehen, schon gar nicht, wenn mutmassliche Straftatbestände des eidgenössischen Strafgesetzbuches erfüllt sind.

Zu Frage 4: Bereits am Morgen war die Kantonspolizei vor Ort präsent und stand danach laufend in Kontakt mit den Umweltaktivisten und der Eigentümerschaft. Nachdem seitens der privaten Eigentümerschaft am späten Vormittag ein Strafantrag eingereicht wurde, hat die Kantonspolizei die Aktivistinnen und Aktivisten um 14 Uhr aufgefordert, das Privatgrundgelände innert 15 Minuten zu verlassen. 37 Personen, die sich der polizeilichen Aufforderung widersetzt hatten, wurden daraufhin angehalten und einer Personenkontrolle unterzogen. Vier teilnehmende Umweltaktivisten mussten von der Polizei in Zusammenarbeit mit der Rettung Basel-Stadt vorher noch von einem Element gelöst werden, an dem sich die Aktivisten zuvor festgemacht hatten. Aus Sicht des Regierungsrats war das polizeiliche Vorgehen unter Berücksichtigung der Gesamtumstände verhältnismässig. Von einer Eskalation durch die Kantonspolizei kann denn auch keine Rede sein.

Zu Fragen 5 bis 8: Die Kantonspolizei selbst nimmt nie DNA-Proben. Die Staatsanwaltschaft wiederum ist gemäss Art. 4 der eidgenössischen Strafprozessordnung in der Rechtsanwendung unabhängig und allein dem Recht verpflichtet. Der Regierungsrat kann sich mit Blick auf den Grundsatz der Gewaltenteilung nicht zu konkreten Strafverfahren und strafprozessualen Zwangsmassnahmen äussern. Gegen einen Strafbefehl aber kann bei der Staatsanwaltschaft Einsprache erhoben werden, worauf diese allfällige weitere Beweise erhebt. Anschliessend entscheidet sie, ob sie am Strafbefehl festhält, das Verfahren einstellt, einen neuen Strafbefehl erlässt oder den Strafbefehl als Anklage an das Strafgericht überweist. Beschuldigten Personen steht es damit frei, jeden Strafbefehl durch die Gerichte überprüfen zu lassen. Art. 255 Strafprozessordnung sieht vor, dass die Staatsanwaltschaft zur Aufklärung eines Verbrechens oder Vergehens eine Probe nehmen und ein DNA-Profil erstellen kann. Eine solche Anordnung erfolgt in jedem Fall mittels schriftlicher und kurz begründeter Verfügung. Betroffene können dagegen beim Appellationsgericht Beschwerde erheben und die Anordnung ebenfalls richterlich überprüfen lassen.

Oliver Bolliger (GB): Im Rahmen der diesjährigen Klimaaktionstage fanden symbolische und friedliche Blockaden bei der UBS am Aeschenplatz in Basel und bei der CS in Zürich statt, um auf die klimaschädigende Auswirkung der Investitionspolitik der beiden schweizerischen Grossbanken aufmerksam zu machen. Der schweizerische Finanzsektor ist mit seinem klimaschädigenden Engagement mitverantwortlich von 1'100'000'000 Tonnen CO2, also 22 Mal mehr CO2 als vor zwei Jahren innerhalb der Schweiz ausgestossen wurde. Dass die Klimabewegung die schweizerischen Grossbanken und ihre Geschäftspraxis anprangert, liegt daher auf der Hand, ist begründet und nachvollziehbar. In Anbetracht der Tatsache, dass wir weltweit auf eine Klimakatastrophe hinsteuern und diverse Parlamente den Klimanotstand ausgerufen haben (so auch unser Parlament) erachte ich es als logisch, dass auch ziviler Ungehorsam ein notwendiges Mittel ist und kein Verbrechen. Selbst Wissenschaftler fordern hinsichtlich der Klimakatastrophe zu zivilem Ungehorsam auf.

Der Einsatz der Polizei am 8. Juli ist aus meiner Sicht völlig unverhältnismässig abgelaufen. In beiden Städten wurden über 100 Personen verhaftet und teilweise bis zu 2 Tagen in Gewahrsam bzw. vorläufige Haft genommen. Die Erlebnisberichte der betroffenen Aktivistinnen und Aktivisten sind erschreckend. Es ist unerklärlich, weshalb die verantwortliche Einsatzleitung die zwei Stunden zwischen Antrag der Grossbanken und dem Eingreifen der Polizei nicht für eine Deeskalation der Protestaktion genutzt hat. 15 Minuten zum Abzug ist alles andere als eine deeskalierende Massnahme.

Es erschreckt mich, dass ein so repressives und schikanierendes Vorgehen mit Leibesvisitationen, Nahrungsverweigerungen, Einzelhaft bzw. überfüllten Zellen von der Polizei festgelegt wurde, und dass der Einsatz aus Sicht des Regierungsrats verhältnismässig sein soll. In all den Jahren meines politischen Engagements ist eine Verschiebung hin zu einem repressiven Staat immer mehr erkennbar, und dies bereitet mir für die Zukunft grosse Sorge. Es irritiert zudem, dass unterschiedliche Strafmasse in Basel und Zürich durch die Staatsanwaltschaft angewendet werden. Landfriedensbruch in Basel anstatt Hausfriedensbruch in Zürich und eine Festsetzung der Schadenssumme bei Sachbeschädigungen auf Fr. 10'000, damit ein Offizialdelikt besteht. Eine kaputte Kamera, das Abwaschen der Kohlezeichnungen und der Abtransport von Blockademateriał können kaum so hohe Kosten verursachen. Es ist offensichtlich, dass hier bewusst ein Exempel an der Klimabewegung statuiert werden soll, um diese einzuschüchtern und zu kriminalisieren. Erkennungsdienstliche Massnahmen und die Abnahme von DNA-Proben einer friedlichen und symbolischen Protestaktion sind höchst fragwürdig und grenzwertig. Unabhängig vom laufenden Strafverfahren hätte ich eine Haltung der Regierung dazu erwartet. Es freut mich, dass der Regierungsrat den Protest als Aktionsform anerkennt, finde es aber unglaublich, dass die Ausrufung des Klimanotstands keinerlei Einfluss auf das Vorgehen der Polizei haben soll. Die Klimabewegung wird uns auch in Zukunft an unsere politische Verantwortung mahnen und es muss uns ein Anliegen sein, diese junge Bewegung nicht t*el quel* zu kriminalisieren. Die Polizei muss aus meiner Sicht in Zukunft bei friedlichen symbolischen Protestaktionen ein anderes und deeskalierendes Vorgehen entwickeln.

Ich bin von der Antwort der Regierung nicht befriedigt und habe die Erwartung, dass die Regierung diesen Ansatz noch einmal grundsätzlich und selbstkritisch untersucht.

Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

RR Baschi Dürr, Vorsteher JSD: Der interpellierende Grossrat und der zuständige Regierungsrat mögen sich politisch nicht einig sein, das liegt in der Natur der Sache. Aber wenn Sie unserer Kantonspolizei unterstellen, dass sie “ein politisches Exempel statuiert habe”, dann weise ich das in aller Form und als infam zurück. Diese Unterstellung unseren Einsatzleuten gegenüber ist ungehörig, wir können politisch diskutieren, aber die Leute auf der Strasse, die von diesem Parlament den demokratischen Auftrag haben, die Rechtsordnung durchzusetzen, machen ihren Job.

Interpellation Nr. 82 Gianna Hablützel-Bürki betreffend Transparenz zu den effektiven Kosten bei den Kinder- und Jugendheimen

[11.09.19 17:51:53, 19.5358]

Die Interpellation wird vom Regierungsrat mündlich beantwortet.

RR Conradin Cramer, Vorsteher ED: Die Interpellantin möchte sich einen Überblick und Transparenz verschaffen. Gestützt auf das in der Verfassung verankerte Öffentlichkeitsprinzip sind alle gewünschten Informationen seit Jahren auf dem Internet öffentlich verfügbar.

Zu Fragen 1 und 2: Der Regierungsrat verabschiedet alle vier Jahre die Tagesansätze der stationären Jugendhilfe. Die Liste ist auf der Website des Erziehungsdepartements zugänglich unter den Dokumenten der Fachstelle Jugendhilfe. Die Bruttotagessätze variieren je nach Angebot zwischen Fr. 130 und Fr. 772. Auf der Website wird auch der Betrag des Bundes offen ausgewiesen.

Zu Fragen 3 und 4: In der jährlich erscheinenden Sozialberichterstattung sind sowohl die Kostenentwicklung als auch die Anzahl Platzierungen von Kindern und Jungendlichen ersichtlich. Dieser Bericht zeigt jeweils die Entwicklungen der letzten zehn Jahre auf. Die Daten zu den Bruttokosten und der Anzahl Platzierungen sind ab 2001 verfügbar. Seit 2010 nimmt die Anzahl platzierter Kinder und per Jahresende stetig ab. Ende 2010 waren es 534 Kinder, Ende 2018 wurden 393 platzierte Kinder und Jugendliche gezählt. Die Bruttokosten beliefen sich im Jahr 2010 auf Fr. 48’800’000, im Jahr 2018 auf Fr. 38’500’000. Alle diese Zahlen werden im Bericht zu den Sozialkennzahlen detailliert ausgeführt. Gemäss Statistik der Konferenz für Kindes- und Erwachsenenschutz (KOKES) sind von den Ende 2018 platzierten 393 Kindern und Jugendlichen 81 durch die Kindes- und Erwachsenenschutzbehörde (KESB) platziert worden. Die KOKES-Statistik zeigt, dass die Zahl der Platzierungen über die letzten 20 Jahre stark abgenommen hat. 1998 waren 124 Kinder und Jugendliche durch die damalige Vormundschaftsbehörde platziert worden. Der Höchststand war im Jahr 2003 mit 163 Platzierungen. Mit Einführung der neuen KESB im Jahr 2013 reduzierte sich die Zahl der Platzierungen stetig von noch 152 im Jahr 2012 auf 81 im Jahr 2018.

Zu Frage 5: Im Jahr 2018 sind an die bereits erwähnten Bruttokosten Rückerstattungen im Umfang von Fr. 3’700’000 erfolgt. Diese Rückerstattungen umfassen die Beiträge der Eltern und allfällige Beiträge von Versicherungen.

Gianna Hablützel (SVP): Ich bin von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellantin ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 83 Barbara Wegmann betreffend Gesundheitszustand der Stadtbäume

[11.09.19 17:55:21, 19.5364]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Bäume tragen ausserordentlich viel zur Lebensqualität in der Stadt Basel bei. Sie bieten Schatten, schaffen eine angenehme Atmosphäre und tragen zu einem guten Stadtklima bei. Der umfangreiche

und vielfältige Baumbestand in Basel ist sehr wertvoll und wird von den zuständigen Dienststellen kompetent und mit Herzblut gepflegt und stetig weiterentwickelt. Bei Sanierungen und Arealentwicklungen werden Bäume mit grosser Priorität eingeplant. Dadurch konnte der Baumbestand in den öffentlichen Flächen in den letzten Jahren laufend erhöht werden.

Zu Frage 1: Der Regierungsrat teilt die Meinung der Interpellantin, dass Bäume ganz wesentlich zur Lebensqualität in der Stadt beitragen und bei der prognostizierten Klimaentwicklung eine noch grössere Bedeutung haben werden.

Zu Frage 2: Die Stadtbäume sind in einem gut gepflegten Zustand. Sie werden regelmässig von Baumpflegespezialistinnen und -spezialisten auf ihre Gesundheit und Standsicherheit überprüft und bei Bedarf mit notwendigen Massnahmen gesichert. Der Sicherheit im öffentlichen Raum wird dabei hohe Priorität zugeordnet. Die seit einigen Jahren häufigeren Trockenperioden setzen den Bäumen deutlich zu. In diesem Jahr führte dies zur stärkeren Ausbreitung von Krankheiten, zu mehr Totholz und auch zu mehr abgestorbenen Bäumen. Zudem führte die starke Sonneneinstrahlung zu häufigeren Sonnennekrosen an den Baumstämmen.

Zu Frage 3: Zusätzlich zu den im Juni bereits kommunizierten 42 Notfällungen mussten bisher in diesem Jahr 24 weitere Bäume notgefällt werden.

Zu Frage 4: Die gefällten Bäume werden in den nächsten Pflanzperioden im Herbst 2019 und im Frühjahr 2020 ersetzt. Um für die Jungbäume beste Entwicklungsvoraussetzungen zu schaffen, achtet die Stadtgärtnerei sehr darauf, dass die Pflanzbedingungen optimal sind. Dies erfolgt mit möglichst grossen Baumgruben, mit ausgewähltem Baumsubstrat und mit dichten Baumrabatten, welche die Jungbäume umhegen und damit schützen. Die Auswahl der Baumarten wird bestmöglich auf die Prognose der künftigen Klimaentwicklung ausgerichtet. Dazu steht die Stadtgärtnerei in regelmässigem Fachaustausch mit anderen Städten und mit botanischen Forschungsanstalten.

Zu Frage 5: Jungbäume erhalten besondere Aufmerksamkeit und werden regelmässig tiefgründig gewässert. Dadurch ist der Anwuchserfolg sehr gross. Zudem werden die jungen Stämme mit einer weissen Schutzfarbe angestrichen, um Stammverletzungen durch starke Sonneneinstrahlung vorzubeugen.

Zu Frage 6: Die Umsetzung des Leitbilds Strassenbäume und damit die Pflanzung von Baumreihen, Alleen oder Einzelbäumen ist direkt an den Erneuerungsbedarf der städtischen Infrastruktur gekoppelt. Wenn gleichzeitig umfangreiche Arbeiten an Werkleitungen, Gleisen oder Strassen anstehen, sind Anpassungen zugunsten von Baumpflanzungen in Strassenräumen am wirtschaftlichsten und am einfachsten zu realisieren. Der Anteil Strassen, die mit Bäumen bepflanzt sind, konnte in den letzten Jahren um 20% gesteigert werden. Dies entspricht zusätzlichen 13 begrünten Strassenkilometern.

Zu Frage 7: Der öffentliche Baumbestand umfasst über 26’000 Bäume. Die bisherigen Leistungen für die Pflanzung und die langjährige Pflege betragen für den bestehenden Baumbestand rund Fr. 280’000’000. In dieser Summe sind die Kosten für die Pflanzungen und die Pflege der Bäume während durchschnittlich 50 Jahren enthalten. Darin sind die oft sehr aufwändigen baulichen Vorbereitungen der Baumstandorte im Strassenraum nicht inbegriffen. Auch die Ökosystemleistungen sind in diesem Betrag noch nicht enthalten, denn diese sind sehr unterschiedlich von Baum zu Baum. Sie sind von der Blattmasse, und diese wiederum von der Grösse und der Art der Bäume abhängig. Dazu liegen keine detaillierten Angaben vor, die eine Berechnung ermöglichen würden.

Zu Frage 8: Der Regierungsrat teilt die Meinung der Interpellantin, dass für die zukünftige Lebensqualität in der Stadt die Bäume eine wichtige Rolle spielen und deshalb möglichst viele neue Baumstandorte geschaffen werden müssen. Bei Sanierungen und Neuplanungen werden Baumpflanzungen in Abstimmung mit anderen Nutzungsbedürfnissen bestmöglich eingeplant.

Barbara Wegmann (GB): Ich bin von der Antwort teilweise befriedigt, weil ich der Ansicht bin, dass gewisse Fragen nur sehr knapp oder nicht beantwortet wurden.

Die Interpellantin ist von der Antwort teilweise befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Schluss der 24. Sitzung

18:00 Uhr

Beginn der 25. Sitzung

Mittwoch, 18. September 2019, 09:00 Uhr

Mitteilungen zur heutigen Sitzung

[18.09.19 09:00:01]

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Ich begrüsse Sie zur heutigen Sitzung und habe Ihnen vorerst folgende Mitteilungen zu machen:

Neue Webcam

Es gab Befürchtungen, dass durch die neue hochauflösende Webcam die Persönlichkeitsrechte verletzt werden können. Die Auflösung ist jedoch nicht so hoch, dass Bildschirme entziffert werden können. Falls Sie ganz sicher gehen möchten, dass niemand auf Ihren Bildschirm schauen kann, gibt es im Fachhandel entsprechende Bildschirm-Sichtschutzfolien.

Es gibt jedoch auch weitere Möglichkeiten wie Ihre Bildschirminhalte gesehen werden können. Zum Beispiel durch Sitznachbarn, Journalisten oder weitere Personen die sich hier im Saal aufhalten. Eine absolute Sicherheit gibt es somit nicht.

FC Grossrat

Dieses Jahr hat das Eidgenössische Parlamentarierfussballturnier in Basel auf dem Rankhof stattgefunden. Wir danken allen die diesen Anlass unterstützt haben und daran teilgenommen haben. Am Anlass wurde allen Teilnehmenden eine Sporttasche abgegeben. Hiervon gibt es noch einige Exemplare. Wenn Sie Interesse haben, können Sie sich bei Sabine Canton melden.

Riehener-Bio-Zwetschgen

Ebenfalls zum Mitnehmen gibt es Zwetschgen aus meinen Bio-Garten in Riehen. Es kann jedoch sein dass einzelne Würmer drin sind, diese sind jedoch für nicht Vegetarier kein Problem. Ich kann Ihnen auch sagen, die Würmer, die allenfalls drin sind, sind keine Parteienwürmer.

Kaffeespende

André Auderset spendet uns heute Morgen den Kaffee. Dies aus zwei Gründen. Er fliegt morgen nach Mallorca und wird übermorgen 60 Jahre alt.

22 Neue Interpellationen (Fortsetzung)

[18.09.19 09:01:39]

Interpellation Nr. 85 Patricia von Falkenstein betreffend Intensivierung von Gebäudesanierungen zum Schutz des Klimas

[18.09.19 09:03:16, 19.5366]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Interpellation Nr. 86 Eduard Rutschmann betreffend Unterbringung von Sozialhilfebezügern an der Rheingasse

[18.09.19 09:03:41, 19.5378]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Interpellation Nr. 87 Sarah Wyss betreffend Arbeitszeit fürs Umziehen

[18.09.19 09:04:00, 19.5387]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Interpellation Nr. 88 Tonja Zürcher betreffend die Verantwortung des Finanzplatzes für die Klimakrise

[18.09.19 09:04:09, 19.5388]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Interpellation Nr. 89 Pascal Messerli betreffend «Wall of Fame» am Gerbergässlein 20!

[18.09.19 09:04:24, 19.5389]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Der Regierungsrat beantwortet diese Interpellation wie folgt:
Im vorliegenden Fall geht es um Renovationsarbeiten in der Schutzzone, weshalb die kantonale Denkmalpflege beigezogen werden musste. Der Regierungsrat geht mit der kantonalen Denkmalpflege einig, dass die “Wall of Fame” als Zeitzeugnis in ihrer Originalsubstanz erhalten bleiben sollte. Sollte dies aufgrund der notwendigen Sanierungen des Fassadenuntergrundes nicht möglich sein, so begrüssen Denkmalpflege und Regierungsrat eine Rekonstruktion. Dem Meldeverfahren für die entsprechende Sanierung wurde in der Zwischenzeit bereits stattgegeben mit der expliziten Aufforderung, wenn immer möglich, die Originalsubstanz zu erhalten.

Pascal Messerli (SVP): Ich habe eigentlich drei Fragen in meiner Interpellation gestellt, welche so nicht beantwortet wurden. Ich verstehe nicht ganz, warum nicht, aber dementsprechend kann ich mich auch nicht befriedigt erklären und kann es genauso kurz machen und bin nicht befriedigt.

Der Interpellant ist von der Antwort nicht befriedigt.
Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 90 Oswald Inglin betreffend Einforderung der Daten über die Studienerfolge der Basler Maturandinnen und Maturanden beim Bundesamt für Statistik

[18.09.19 09:06:23, 19.5390]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Conradin Cramer, Vorsteher ED: Es folgt eine kurze Antwort im Namen des Regierungsrats zur Frage 1. Zunächst 1. a): Nein, das ist nicht richtig. Die Anfrage an das Bundesamt für Statistik wurde im Juni 2019 in die Wege geleitet, die Daten stehen dem Erziehungsdepartement noch nicht zur Verfügung. Der Bezug ist aufwendig, verlangt eine spezifische Definition der angeforderten Merkmale und einen spezifischen Datenschutzvertrag. Frage 1. b) ist ein Verweis auf Antwort zur Frage 1. a) und Frage 2.: Der Regierungsrat teilt die Einschätzung der EDK-Generalsekretärin. Die Daten dienen dazu in Kombination mit anderen Daten, beispielsweise aus der Abgangbefragung der Absolventinnen und Absolventen oder den externen Evaluationen, die Qualitätssicherung an den Gymnasien im Kanton Basel-Stadt zu stärken.

Oswald Inglin (CVP/EVP): Besten Dank, Conradin Cramer, für die Beantwortung der Fragen. Das beruhigt mich natürlich, dass diese Nachfrage tatsächlich geschehen ist und ich hoffe, dass diese Daten bald eintreffen. Ich hoffe auch, dass wir dann allenfalls darüber informiert werden in irgendeiner Form, was aus diesen Daten gezogen werden kann und wir entsprechend auch wissen, was mit unseren Basler Maturantinnen und Maturanten nach dem Studium passiert, damit wir auch wissen, wie wir schweizweit etwa liegen. Ich bin von der Antwort entsprechend befriedigt.

Der Interpellant ist mit der Antwort befriedigt.
Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 91 Beat Leuthardt betreffend BVD-Schneckentempo schikaniert das Neubad

[18.09.19 09:08:35, 19.5391]

Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Diese Interpellation zu beantworten hat der Regierungsrat sich bei den Basler Verkehrsbetrieben erkundigt. Die Basler Verkehrsbetriebe haben uns folgendes beschieden. Wegen möglicher Lärmbelästigung durch die einfahrenden Tramzüge hat die BVB entschieden, ab dem 30. August die Geschwindigkeit bei der Schlaufe Neuweilertrasse von 10 km/h auf 5 km/h zu reduzieren. Die Gespräche der BVB mit der Anwohnerschaft dazu sind im Gange, ebenso die Abklärungen der BVB mit dem Bundesamt für Verkehr zum Thema Standlärm. Bei der Massnahme an der Neuweilerstrasse handelt es sich um eine Einzelmassnahme. Die Spezialisten der BVB erachten die Folgen für den Fahrplan abfahrender Tramzüge als geringfügig, der laufende Fahrbetrieb bleibt unbeeinträchtigt. Seitens BVB sind daher bis zum Abschluss dieser Abklärungen, die explizit nur diesen Standort betreffen, keine Änderungen vorgesehen. Soweit die Basler Verkehrsbetriebe.

Nun noch zur geplanten Verlängerung von Tram 8 Richtung Allschwil-Letten. Diese Verlängerung figuriert im Agglomerationsprogramm 3. Generation im B-Horizont. Der Kanton Basel-Landschaft hat vor, das für das Agglomerationsprogramm 4. Generation für den A-Horizont einzugeben. Wir können damit rechnen, dass diese Verlängerung in absehbarer Zeit in Angriff genommen werden wird, sofern der Bund diese positiv beurteilt, und diesbezüglich sind wir vom Agglomerationsprogramm her zuversichtlich. Selbstverständlich ist es so, dass der Kanton Basel-Stadt den Kanton Basel-Landschaft ermuntert und unterstützt, hier möglichst rasch voranzugehen.

Beat Leuthardt (GB): Ich bin überraschenderweise zufrieden. Ich entschuldige mich sogar, dass ich das BVD ausnahmsweise zu Unrecht beschuldigt habe. Ich nehme zur Kenntnis, dass es ein Einzelentscheid der BVB sei, allerdings stellt sich mir die Frage auch hier wieder, ob das BVD nicht die Aufsichtspflicht hätte. Es geht immerhin um die gemeinwirtschaftlichen Leistungen, die zugesichert sind. Es kann nicht sein, dass ein individuelles Anliegen dazu führt, dass die Fahrgäste, ich brauche nochmals das Wort, schikaniert werden mit 5 km/h um die Schlaufe rum, bevor man aussteigen kann. Das ist ja schon so etwas wie Freiheitsberaubung. Da müssen wir genau hinsehen, erstes Mal wegen der Neuweilerstrasse. Es ist ja nicht das erste Mal, schon die Klimaanlage musste gestutzt werden, die Piepser für die Sehbehinderten mussten manipuliert werden. Natürlich ist Tram manchmal lästig, aber wir kommen nachher ja noch zur Initiative “Zämme fahre mir besser”, das Tram ist das beste “Zämmefahrerbessermittel” und es kann nicht sein, dass hunderte und tausende von Fahrgästen wegen eines Partikularanliegens eines privilegierten Anwohners zurückversetzt werden.

Ich erlaube mir noch, ich habe mich abgesprochen, weil es keine andere Möglichkeit gibt, zu den Mitteilungen festzuhalten, dass ich nicht einverstanden bin mit dem Zugang zur Videoüberwachung. Ich meine, dass es rechtlich nicht zulässig sei, das Büro einen Fehler gemacht hat, rechtlich, dass wir in dieser allgemeinen Form nicht total überwacht werden können.

Der Interpellant ist von der Antwort befriedigt.

Die Interpellation ist erledigt.

Interpellation Nr. 92 Alexander Gröflin betreffend Beauftragung von Anwaltskanzleien durch den Kanton Basel-Stadt

[18.09.19 09:13:44, 19.5392]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

Alexander Gröflin (SVP): Ich habe diese Medienberichterstattung betreffend diesem Anwaltsbüro, welches vom BVD engagiert worden ist, wo der Vorsteher Regierungsrat Hans-Peter Wessels ist, mit Erstaunen zur Kenntnis genommen. Jeder hat seine Rechte, jeder hat auch seine Menschenrechte und die darf man auch wahren. Als SVP’ler störe ich mich nicht per se am Menschenrecht, sondern an der ausufernden Nutzung von diesen Menschrechten, wie sie heute stattfindet. Aber wenn man sich als Magistratsperson gestört fühlt, kann man etwas machen. Man kann das nämlich auf der Grundlage des Strafgesetzbuches, wenn wirklich etwas dran ist an diesen Vorwürfen und Punkten, von der Staatsanwaltschaft abklären lassen. Und da muss ich den Polizistinnen und Polizisten ein Kränzchen binden, weil sie sehr gut sind in dem. Wenn man auf einem Polizeiposten eine Anzeige aufgeben will, nehmen sie diese Punkte wirklich ernst, die man nennt, und auch auf. Für das gibt es auch ein entsprechendes Formular und dann ist diese Sache erledigt, dann haben wir nämlich eine Staatsanwaltschaft, die diesen Antrag entgegennimmt und prüft.

Wo der Bogen aber aus meiner Sicht definitiv überspannt ist, wenn Steuergelder für Anwaltskanzleien für eine Anzeige

verwendet werden. Darauf zielt meine Interpellation und da möchte ich auch genau wissen, was hier genau einen Hintergrund darstellt, weil, letzten Endes stellt man sich schon die Frage, wo man das macht, welche Motive vom BVD ausgehen, weil man hier offenbar Journalistinnen und Journalisten bedrängt, wenn man das macht. Auf jeden Fall wäre ich froh um eine ehrliche Antwort auf diese Fragen und bin gespannt, was dann die entsprechenden Motive sind von Regierungsrat Hans-Peter Wessels.

Interpellation Nr. 93 Tim Cuénod betreffend Turnhallenmangel, Schulsport und weite Wege

[18.09.19 09:15:54, 19.5393]

Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten.

64. Resolution zum Freihandelsabkommen mit den Mercosur-Staaten: Kein Abkommen auf Kosten von Mensch, Tier und Umwelt!

[18.09.19 09:16:48]

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Die Fraktion SP hat einen Entwurf für eine Resolution aufgelegt. Der Resolutionstext liegt Ihnen vor.

Sie haben die Behandlung der Resolution für heute Morgen auf die Tagesordnung gesetzt und auf jetzt terminiert.

Gemäss § 54 der Geschäftsordnung kann eine Resolution nur mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der Stimmen gefasst werden.

André Auderset (LDP): Es gibt ein deutsches Sprichwort; wenn es dem Esel zu bunt wird, dann geht er aufs Eis. Es liegt uns fern, die Kolleginnen und Kollegen von der SP mit diesem grauen Lasttier zu vergleichen, aber es scheint insofern eine Analogie zu sein, als wenn es dem Kantonalpolitiker zu bunt oder zu langweilig wird, dann muss er sich an eidgenössischen oder gar an weltpolitischen Themen versuchen. So auch hier, dabei hätten wir doch genug zu tun. Bitte schauen Sie auf die Traktandenliste, die Zahl 64 ist mit diesem Geschäft verknüpft, also es gebe tatsächlich auch genügend Sonstiges zu diskutieren. Dieser Resolutionstext verrät sich den auch selbst in Sachen, entschuldigen Sie den Ausdruck, fast schon ein wenig Grössenwahn.

Nehmen Sie den zweiten Abschnitt. Unser Kanton hat den Klimanotstand ausgerufen. Es darf deshalb nicht sein, dass der Amazonas-Regenwald abgeholzt und brandgerodet wird. Meine Damen und Herren, was hat das eine mit dem anderen zu tun? Wird sich irgendjemand in Brasilien daran erinnern, dass wir den Klimanotstand ausgerufen haben oder im Übrigen, was hätte das für einen Sinn? Auch der zweite Satz ähnlich; Gerade beim Abschluss von Freihandelsabkommen, heisst es da, haben wir die Möglichkeit, international auf den nachhaltigen und ökologischen Umgang, usw. Wir haben die Möglichkeit nicht, allenfalls hätte es der Bundesrat, der Botschaft oder allenfalls der Nationalrat, wir hier drin kümmern uns um kantonale und kommunale Dinge und ich sage es noch einmal, wir hätten damit weiss Gott genügend zu tun. Denken Sie auch noch dran als kleiner Tipp, Kolleginnen und Kollegen von der SP, die Behandlung dieser Resolution wurde mit 45 zu 42 Stimmen beschlossen, Sie brauchen ein Zweidrittelmehr. Nur die grössten Optimisten werden wohl annehmen, dass Sie das jetzt heute noch erreichen können, also bitte, brechen wir doch diese völlig sinnlose und blödsinnige Übung ab und kehren wir zu denen Geschäften zurück, für die wir gewählt wurden.

Pascal Messerli (SVP): Auch ich bitte Sie, diese Resolution nicht gutzuheissen. Ich weiss, sehr viele in diesem Parlament machen gerne Symbolpolitik, sonst hätten Sie ja nicht diesen merkwürdigen Klimanotstand erklärt. Sie spielen auch immer wieder mal gerne Weltpolitik, aber meine Damen und Herren, hören sie doch auf mit dieser Doppelmoral. Sie wollen jetzt diese Resolution nur verabschieden, weil Ihnen der brasilianische Präsident nicht passt. Wir haben eine Städtepartnerschaft mit Shanghai, da habe ich noch nie ein Votum von Ihnen gehört, weil das muslimische Turkvolk der Uiguren von den Chinesen unterdrückt und verfolgt wird. Wir haben eine Städtepartnerschaft mit Moskau, ich habe noch nie ein Votum von Ihnen gegen das gehört, obwohl die Krim erobert wurde und Krimtataren unterdrückt wurden oder homosexuelle Tschetschenen in Tschetschenien verfolgt und in Lager gesteckt wurden. Hier geht es um den brasilianischen Präsidenten, der in Ihren Augen ein böser Rechtspopulist ist und schon kommen Sie mit diesem Wahlkampfthema. Ich möchte hier gerne daran erinnern, dass wir ein kantonales Parlament sind, welches sich um die kantonalen Anliegen kümmert und Sie haben bei den Städtepartnerschaften noch kein einziges Mal irgendwas gegen diese fragwürdigen Regime gemacht, wahrscheinlich auch, weil das chinesische Regime sozialistisch geprägt ist und wohl ein schlechtes Beispiel für den Sozialismus ist.

Das ist eine Doppelmoral, welche Sie hier an den Tag legen, geschätzte Damen und Herren, und dementsprechend bitte ich Sie auch, diese Resolution nicht zu überweisen. Die Aufgabe, ob ein Freihandelsabkommen abgeschlossen wird, wird

auf Bundesebene gelöst, nicht auf kantonaler Ebene und ich kann Ihnen versichern, bei der Abwägung, ob wir dieses Freihandelsabkommen abschliessen oder nicht, spielt nicht eine kantonale Resolution des Kantons Basel-Stadt eine Rolle in dieser Argumentation. Also hören Sie doch auf damit. Es hat Sie jeder durchschaut, dass das ein reiner Wahlkampfgag ist und nicht mehr und wir hier nicht Weltpolitik spielen müssen, einseitig und dann bei der anderen Seite wegschauen, wenn einem das einte Regime vielleicht etwas besser passt als das andere. Ich bitte Sie, diese Resolution nicht zu überweisen.

Tonja Zürcher (GB): Ich möchte zuerst auf das Votum von meinem Vorredner ganz kurz sagen, dass wir von BastA! und auch mehrheitlich oder teilweise vom Grünen Bündnis sehr kritisch gegenüber Städtepartnerschaften sind. Das habe ich hier drin des Öfteren gesagt und ich bitte Sie gerne, entsprechende Resolutionen oder was auch immer einzubringen, ich werde das unterstützen. Bezüglich der Kritik, wir haben eine Städtepartnerschaft mit Moskau bzw. mit Russland und Putin sei böse zu Homosexuellen und gleichzeitig finden Sie Bolsonaro-Kritik ganz daneben, finde ich auch ein etwas spezieller Vorwurf. Wir wissen, dass Bolsonaro auch sehr stark gegen Homosexelle hetzt. Ich möchte weder das eine noch das andere verteidigen, ich finde das absolut daneben, aber, um das geht es hier überhaupt nicht. Es geht hier um das Mercosur-Abkommen der Schweiz mit diesen Mercosur-Ländern. Es geht also nicht um irgendeine Städtepartnerschaft, es geht auch nicht um irgendwelche Symbolpolitik sonst, sondern es geht um ein Freihandelsabkommen, das reale Folgen haben wird. Und dass wir hier drinnen den Klimanotstand ausgerufen haben, das mag Ihnen vielleicht nicht passen, aber das ist nun mal Realität und das verpflichtet uns hier drinnen, wir haben uns selbst verpflichtet, uns diesem Thema anzunehmen. Und das müssen wir tun in dem Bereich, wo wir direkt dafür verantwortlich sind und im Bereich, wo wir Anstösse geben können für die Schweizer Politik.

Die Klimakatastrophe droht und auch eine Biodiversitätskatastrophe ist am Laufen, das wissen wir alle. Diejenigen, die es nicht selbst gemerkt haben, ich habe es hier schon mehrmals erwähnt, von dem her sollten es eigentlich inzwischen alle wissen. Wir haben auch vor nicht allzu langer Zeit den Bericht des Weltklimarats gelesen oder mitbekommen, der über die massiven und enormen negativen Auswirkungen der industrialisierten Landwirtschaft auf das Klima berichtet und aufgezeigt hat, dass diese industrialisierte Landwirtschaft zu einem sehr grossen Teil mitverantwortlich ist für diese Klimakrise. Diese Landwirtschaft ist aber auch mitverantwortlich, zu einem sehr grossen Teil zusammen mit der Klimaveränderung, für den Biodiversitätsverlust weltweit. Das geht über Monokulturen, Überdüngung, Pestizide, usw. Wir sind also dringend aufgefordert, hier hinzuschauen, zu handeln und dafür zu sorgen, dass unsere Zukunft lebenswert bleibt. Das ist nicht ein Thema, das nur in Brasilien relevant ist, sondern auch hier in Basel. Auch ich möchte hier weiterhin ein Leben haben, das nicht von einer Klimakrise bedroht ist und von einer Lebensmittelkrise, weil die Biodiversität so stark abnimmt.

Das Mercosur-Abkommen, so wie es aktuell vorliegt, bringt aber genau das Gegenteil von dem, was wir machen müssen. Es bringt eine weitere Förderung der intensiven industrialisierten Landwirtschaft. Es fördert somit indirekt auch die weitere Ausdehnung von Landwirtschaftsflächen auf Kosten der Natur und es setzt damit auch einen Anreiz, wenn auch nicht beabsichtigt, aber doch recht klar, einen Anreiz für weitere Brandrodungen, sei es im Amazonas oder in anderen Urwaldgebieten. Es braucht also eine grundsätzliche Überarbeitung dieses Abkommens mit verbindlichen Kriterien für den Schutz der Artenvielfalt, der Biodiversität, für den Schutz des Klimas und eben auch der Menschenrechte, weil diese, das wissen wir, insbesondere in Brasilien, aber auch in anderen Ländern Südamerikas nicht unbedingt sehr hoch gewertet werden. Das muss zwingend Bestandteil sein dieses Abkommens und es braucht, und das finde ich mindestens genauso entscheidend, Überprüfung von Kontrollmechanismen, denn es nützt nicht viel, wenn das nett in diesem Papier steht, aber niemand sich daran hält und niemand es kontrolliert. Es muss die Konsequenz geben, wenn diese Kriterien nicht eingehalten werden, das Abkommen dann entweder sistiert oder gekündigt wird. Und das sollte vielleicht Ihnen von der SVP gefallen, wir verlangen eine referendumsfähige Vorlage, das heisst, wir möchten, dass die Bevölkerung über dieses Abkommen abstimmen kann, dass man dagegen das Referendum ergreifen kann, wenn man das denn möchte. Ich denke, das ist in einer Demokratie nur richtig. Ich danke Ihnen, wenn Sie diese Resolution unterstützen.

Zwischenfrage

David Jenny (FDP): Ist das nicht Ausdruck einer postkolonialistischen, patriotischen Haltung, wenn man einem immerhin demokratischen Staat wie Brasilien im Detail alles vorschreiben will?

Tonja Zürcher (GB): Wir möchten der Schweiz vorschreiben, unter welchen Bedingungen sie ein Freihandelsabkommen eingeht. Der Schweiz und nicht Brasilien.

Christian von Wartburg (SP): Alles spielt eine Rolle. Es ist eine Zeit, in der jeder Entscheid, den wir treffen, ein Stück weit in Bezug auf das Klima überprüft werden muss, ist er richtig oder ist er falsch. Wir haben den Klimanotstand ausgerufen und ich glaube, wenn Sie die Bilder gesehen haben von den Bahamas, von dieser kleinen Insel, was passiert, wenn das Klima wirklich aus den Fugen gerät. Das sind unvorstellbare Gewalten, die dort drohen, und dort spielt jeder Entscheid weltweit eine Rolle. Nun haben wir eine Bundesverfassung bei uns in der Schweiz und die sieht vor, dass gerade bei Handelsverträgen darauf geachtet werden muss, dass nachhaltige Entwicklung in der Land- und Ernährungswirtschaft ein Beitrag gemacht wird. Dann sieht man auch vor, dass man auf internationaler Ebene etwas beitragen soll zur Achtung der Menschenrechte. Nun, ich glaube, wenn Sie die Idee diese Resolution anschauen, nämlich, dass wir als Kanton Basel-Stadt den Bundesrat bestärken in seinen Bestrebungen beim Aushandeln dieses Freihandelsabkommens, auf diese Punkte viel und grossen Wert zu legen. Nachhaltigkeit, Klimaklauseln, Menschrechtsklauseln, die auch dann durchsetzbar

sind, die auch dann eben wirklich in Ländern, wo das noch nicht in dem Masse thematisiert wird wie bei uns, dass man dort just, wenn man ein Abkommen mit jemanden schliesst, diese Gegenseite in die Pflicht nimmt, mit uns an diesem Klimaschutz zusammenzuarbeiten, mit uns an diesen Nachhaltigkeitsüberlegungen zu arbeiten und konkret umzusetzen, sodass es dann wirklich dem Klimaschutz auch etwas dient. Ich glaube, niemand hier drin, wenn ich mir das jetzt so ganz ernsthaft vorstelle, bezweifelt, dass es gut wäre, wenn dieses Abkommen griffige, umsetzbare Klauseln enthält, wo wir diese Zusammenarbeit auf diese Basis stellen. Das ist unsere Zukunft. Eine Zusammenarbeit mit anderen Ländern in diesen Bereichen muss nachhaltig sein, anders gibt es keine Zukunft für Ihre Kinder und das ist das, wo wir doch alle einig sind.

Und nun nehme ich sehr gerne Ihre Kritik entgegen, was wir hier tun, das sei mal wieder Wahlkampf oder Schaumschlägerei oder was auch immer und ich kann Ihnen da nur etwas sagen. Es kostet Sie doch nichts, uns jetzt einmal bei einer einfachen Resolution, wo Basel-Stadt als starker Wirtschaftsstandort eine Position bezieht und sagt, achten Sie bitte auf diese Nachhaltigkeit, schauen Sie bei den Verhandlungen, Sie, die zuständig sind im föderalen System, Sie, der Bundesrat schauen Sie darauf, dass Sie das durchbringen. Wir möchten das, wir legen Wert darauf. Das kostet Sie doch nichts. Das kostet Sie einmal jetzt in fünf Minuten auf diesen grünen Knopf zu drücken und nächstes Mal, wenn sie an einer Schülerdemo am nächsten Freitag Menschen begegnen, denen das Klima wirklich wichtig ist, können Sie sagen, wissen Sie, ich weiss auch nicht ob das etwas bringt, aber ich versuchte zumindest alles zu tun, auch die ganz kleinen Beiträge, die ich kann, ich in meiner Funktion als Politikerin oder Politiker, damit diese Welt Stück für Stück in die richtigen Wege gerät, damit wir dort beim Klima der nächsten Generation gerecht werden. Sie müssen heute Morgen nichts anderes tun. Ich verlange von Ihnen kein Geld, ich verlange von Ihnen rein gar nichts, ausser einmal ein bisschen Unterstützung für eine gute Sache und wenn es denn nur dieses ganz kleine Mü ist, dass den Bundesrat dann bestärkt bei den Verhandlungen, diese Nachhaltigkeit noch einmal zu wahren. Dass man auch sagen kann, schauen Sie einmal, hier aus den Kantonen, wir haben auch den Druck, dass wir das gut aushandeln. Dann ist doch nichts passiert, das irgendeinen Schaden nimmt, darum bitte ich Sie für einmal eindringlich, überlegen Sie nachher, wenn der Präsident die Abstimmung aufruft, was ist das Richtige. Tun wir doch einfach einmal das Richtige und verabschieden eine Resolution. Die wird dann publiziert, damit hat es sich, aber es ist ein kleiner Baustein im Klimaschutz und ich bitte Sie wirklich, bevor Sie drücken und bevor Sie nun einfach sagen, rot, ich bin dagegen, Resolution bringt nichts, überlegen Sie mit mir, könnte es nicht sein, dass es doch eine gute Sache ist. Und David Jenny, dieses Zeichen ist genau dieser Zynismus, für den es meines Erachtens zu spät ist.

Zwischenfragen

Pascal Messerli (SVP): Lieber Christian von Wartburg, China ist wahrscheinlich der grösste Umweltsünder auf der Welt, die Uiguren werden dort verfolgt. Warum schiessen Sie nur gegen dieses Freihandelsabkommen und nicht in anderen Bereichen, beispielsweise bei der Städtepartnerschaft, wo wir auch kantonal einen Einfluss hätten?

Christian von Wartburg (SP): Lieber Pascal Messerli, ich gebe Ihnen absolut recht, wir müssen auf die Menschenrechte überall pochen und überall dort, wo wir Einfluss haben und ich biete Hand zu allen möglichen Ideen, wie wir weltweit dafür sorgen können, dass niemand unterdrückt wird, weder die Uiguren noch sonst wer. Und glauben Sie mir, es ist mir ein ernstes Anliegen - ich glaube, Sie wissen, was ich meine.

Joël Thüring (SVP): Christian von Wartburg, Sie haben vorher gesagt, das ist eine gute Sache. Glauben Sie nicht, es wäre auch eine gute Sache, wenn wir mit einem Freihandelsabkommen dazu beitragen, dass in Brasilien, auch Argentinien, Paraguay, es sind nicht nur Brasilien, diese Mercosur-Staaten, zum Wohlstand der Bevölkerung beigetragen wird durch ein Freihandelsabkommen? Ist das nicht auch ein Anliegen der SP, die sich ja sonst immer auf die Fahne schreibt, für alle, statt für wenige zu sein? Sind Sie hier einmal für wenige, statt für alle?

Christian von Wartburg (SP): Doch, problemlos. Das eine tun und das andere nicht lassen. Man kann eben ein Freihandelsabkommen genau dazu nutzen, den Leuten dort und uns den Wohlstand zu bescheren, aber eben nachhaltig, mit Nachhaltigkeitsklauseln und mit Respekt für die Klimasituation, in die wir geraten sind.

Stephan Mumenthaler (FDP): Mir scheint schon, dass wir hier Symbolpolitik machen, und zwar gleich im doppelten Sinne. Erstens ist es wirklich keine kantonale Kompetenz, Aussenhandelspolitik zu machen und zweitens kommt es mir ein bisschen vor wie bei einem FCB-Match. Jeder zweite Zuschauer scheint das Gefühl zu haben, er sei der bessere Trainer als der, der wirklich Trainer ist. Hier scheint jeder zweite Grossrat oder Grossrätin der Ansicht zu sein, sie könnten das Abkommen besser verhandeln als unsere Profis in Seco. Tatsache ist, das Abkommen ist fertig verhandelt und wie bei anderen Abkommen auch, siehe Rahmenabkommen, kann es nicht darum gehen, hier nachzuverhandeln, das ist aussichtslos, sondern es geht darum, schliessen wir dieses Abkommen ab, ratifiziert das Bundesparlament, nicht der Grosse Rat, dieses Abkommen, ja oder nein. Nun, Freihandel ist ja ein beliebter Sündenbock, muss für alles Mögliche den Kopf hinhalten, und so muss auch dieses Freihandelsabkommen, über das wir hier sprechen, mit den Mercosur-Staaten nun offensichtlich auch als Hauptsünder für den Klimawandel und den brennenden Amazonas den Kopf hinhalten. Was meines Erachtens dabei völlig verkannt wird, ist, dass wirtschaftliche Entwicklung kein Hindernis für Umweltschutz ist, sondern diesen eigentlich erst möglich macht. Schauen wir doch unsere eigene Entwicklung an, aber Sie können auch jedes andere Land auf dieser Welt anschauen, das Bewusstsein, aber auch die Mittel für fragende Nachhaltigkeit kommen erst mit steigernder Entwicklung und Wohlstand. Und das gilt hüben wie drüben. Wenn Sie also den Handel behindern und

damit die wirtschaftliche Entwicklung behindern, schaden Sie letzten Endes Ihren eigenen Zielen, davon bin ich überzeugt.

Oder machen Sie nur einmal kurz das gedankliche Gegenexperiment. Gehen wir mal für einen Moment davon aus, dass dieses Freihandelsabkommen zwischen der EFTA und den Mercosur-Staaten tatsächlich nicht ratifiziert wird, was ändert sich dann? All die Probleme, die in den Mercosur-Staaten vorhanden sind, der Siedlungsdruck, die globale Nachfrage nach Agrarrohstoffen, auch der globale Klimawandel, die sind weiterhin da. Sie bleiben Ursachen für diese Brände im Amazonas. Und jetzt kann man schon sagen, die Politik ist gefordert, da gebe ich Ihnen sogar recht, aber das Freihandelsabkommen ist das falsche Instrument. Anstatt hier mit diesem Freihandelsabkommen Symbolpolitik zu betreiben, sollten in den betroffenen Ländern nach Lösungen gesucht werden für die Probleme. Es war ja schliesslich ausgerechnet in Rio de Janeiro, 1992, erinnern Sie sich, wo das Konzept der Nachhaltigkeit als zentrale Aufgabe der internationalen Kooperation etabliert wurde. Und hier kann die Schweiz sehr wohl beitragen und auch über das Freihandelsabkommen. Wenn Sie das nämlich genau anschauen, dann gibt es dieses Nachhaltigkeitskapitel, es gibt die Möglichkeit, solche Themen hier anzusprechen, die ermöglichen einen Dialog genau über diese Fragen. Und glauben Sie mir, diese Staaten selbst sind zentral daran interessiert. Als Agrarexporteure sind sie vom Klimawandel massiv betroffen und entsprechend brauchen sie auch zum Beispiel moderne Technologien, um die Nachhaltigkeit zu verbessern und wir können da beitragen als Schweiz. In den Bereichen Agrarproduktion, Infrastruktur, Wassermanagement, Gesundheit, Energieeffizienz, Recycling, Katastrophenschutz oder auch andere gibt es viele Möglichkeiten, wie wir helfen können. Aber das müssen wir mit dem Freihandelsabkommen, nicht ohne. Auch als Konsumierende haben wir einen starken Hebel. Wenn wir qualitativ hochstehende Lebensmittel fordern, kaufen, dann finden diese einen besseren Absatz, wenn die Nachhaltigkeit zertifiziert ist. Dadurch verstärkt sich auch der Handel mit diesen Produkten und die Anreize für mehr Nachhaltigkeit. Wenn Sie also Verantwortung übernehmen wollen für solche globalen Probleme, dann kommen wir um internationale Zusammenarbeit nicht herum. Wirtschaftliche Abschottung löst letzten Endes keine Brände im Amazonas und hält auch den Klimawandel nicht auf. Deswegen brauchen wir diese internationale Zusammenarbeit, wir brauchen dieses Abkommen und die Ablehnung oder diese Resolution ist ein Fehler. Lehnen Sie die Resolution ab, die schadet nur und nützt diesen Fragen nichts.

Beat K. Schaller (SVP): Laut einem Pressebericht vom 26. August dieses Jahres bestätigt ein Sprecher des Wirtschaftsdepartements den Abschluss des Mercosur-Abkommens, gab aber keine Details bekannt. Es fielen sogar die Worte, es sei nur gerade den Unterhändlern bekannt, was genau im Abkommen steht und wer sich auf die Homepage des Bundes getraut, findet unter dem Stichwort Mercosur keinen Eintrag. Stand vor knapp einer Woche. Es ist deshalb angezeigt, dass wir uns am bestehenden Abkommen zwischen der EU und den Mercosur-Staaten orientieren. Dieses Abkommen, wie gesagt, besteht bereits zwischen der EU und diesen Staaten und das ist eben nicht nur Brasilien, sondern es sind Brasilien, Argentinien, Paraguay und Uruguay. Es ist also falsch, wenn wir hier einfach nur den Tunnelblick auf Brasilien haben. Und jetzt kommt für alle EU-Fans in diesem Saal, die Sie ja immer mit eineinhalb Augen nach Brüssel schauen, die Handelskommissarin der EU, Cecilia Malmström sagt zum Abkommen: “Das Mercosur-Abkommen schafft einen soliden Rahmen für die gemeinsame Behandlung von Fragen wie Umwelt und Arbeitnehmerrechte sowie die Stärkung der Verpflichtungen im Bereich der nachhaltigen Entwicklung, die wir bereits im Rahmen des Übereinkommens von Paris eingegangen sind”. Ja, was wollen Sie denn noch mehr? Sogar die geschätzte EU bestätigt, dass wir hier einen Rahmen haben für solide Diskussionen über Umwelt, Arbeitnehmerrechte, nachhaltige Entwicklung, Pariser Abkommen. Noch einmal, das Abkommen besteht bereits zwischen der EU und den Mercosur-Staaten. Mit anderen Worten, wären wir Teil der EU, müssten wir deren Willen übernehmen, könnten wir diese Debatte hier gar nicht führen, da lobe ich mir eine freie und selbstbestimmte Schweiz, in welcher sich ein kantonales Parlament es sich leisten kann, Zeit mit solcher Symbolpolitik zu verschwenden. Wer in diesem Saal kann denn behaupten, er habe das Abkommen wirklich gelesen. Das sind hochkomplexe Dinge, solche Schriftstücke, solche Verhandlungen und die können, müssen und dürfen wir den Spezialisten in Bern überlassen. Auf Kantonsebene in die Verhandlungshoheit des Bundes einzugreifen und schlussendlich vielleicht noch einen Handelskrieg zu riskieren, das ist mehr als nur frivol und ich bitte Sie, diese Resolution nicht zu überweisen.

Abstimmung

zur Verabschiedung der Resolution.

JA heisst Zustimmung, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

49 Ja, 44 Nein, 1 Enthaltung. *[Abstimmung # 1024, 18.09.19 09:44:12]*

Der Grosse Rat beschliesst

Die Resolution nicht zu verabschieden, das Zweidrittelsmehr wurde nicht erreicht.

11. Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Bericht und Ratschlag betreffend Volksinitiative “Zämme fahre mir besser!“ und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten sowie Bericht der Kommissionsminderheit

[18.09.19 09:44:56, UVEK, BVD, 17.0552.05, BER]

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Die Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission beantragt mit dem Bericht 17.0552.05, die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ zur Ablehnung und die Änderung des Umweltschutzgesetzes Basel-Stadt im Sinne eines Gegenvorschlags zur Annahme zu empfehlen.

Die Minderheit der UVEK beantragt dagegen die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ zur Annahme und legt gleichzeitig einen eigenen Gegenvorschlag vor.

Zusätzlich gibt es weitere Änderungsanträge.

Zuerst führen wir die Eintretensdebatte durch.

Die Kommissionsminderheit hat entschieden, ihre Anträge zu Gunsten der Anträge der bürgerlichen Parteien zurück zu ziehen. Aus diesem Grund haben Sie eine neue Synopse erhalten mit einer Spalte weniger.

Die Synopse zeigt in der ersten Spalte das bestehende Gesetz, dann in der zweiten Spalte in blau den Gegenvorschlag der UVEK Mehrheit welcher die Basis der Detailberatung bildet. In der vierten und fünften Spalte, sind die Änderungsanträge des Regierungsrates sowie der bürgerlichen Parteien. Dabei sind die Änderungen gegenüber der UVEK-Mehrheit rot dargestellt.

Wir führen die Detailberatung zum Gegenvorschlag anhand des Gegenvorschlages der Kommissionsmehrheit durch. Falls mehrere Anträge pro Absatz vorliegen mehren wir vorgängig aus und stellen den obsiegenden Änderungsantrag dem Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit gegenüber.

Nach der Detailberatung entscheiden Sie, ob der bereinigte Gegenvorschlag der Initiative gegenübergestellt werden soll oder die Initiative ohne Gegenvorschlag der Volksabstimmung zu unterstellen ist.

Danach beschliessen wir über die Abstimmungsempfehlung zur Initiative und die allfällige Stichfrage

Erhebt sich gegen dieses Vorgehen Widerstand?

Wir kommen damit zur Eintretensdebatte:

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, wie vom Präsidium vorgeschlagen vorzugehen.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Wir beraten jetzt eine Initiative, die wir in der UVEK in drei Sitzungen gemeinsam behandelt haben, und zwar im Mai und Juni dieses Jahres. Anwesend war eine Vertretung des Initiativkomitees sowie das BVD vertreten durch Regierungsrat Hans-Peter Wessels. Wir haben uns die Zeit genommen, das Initiativkomitee anzuhören, auch die Idee des Regierungsrats, er hat einen eigenen Gegenvorschlag dazu gemacht, und in der Kommission die gemeinsame Beratung begonnen, bevor wir dann in Mehr- und Minderheit die Beratung abgeschlossen haben. Die Initiative sieht eine ganze Reihe von Änderungen im Umweltschutz vor, namentlich in den Artikeln 13, 13a und 13b. Alle sind im Kapitel zu den Umweltauswirkungen des Verkehrs verortet. Zusammengefasst; der Inhalt der Initiative ist die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer, das heisst zum Beispiel, das bestehende Reduktionsziel bezüglich MIV um minus 10% bis 2020 soll gestrichen werden. Die Kompensation der Verkehrsleistung, wenn diese auf den Autobahnen zunimmt, soll ebenfalls gestrichen werden. Es soll keine Bevorzugung mehr bestehen für das Velo, für die Fussgänger/innen und für den öffentlichen Verkehr gegenüber dem MIV, dafür sieht der Vorschlag aber fiskalische Anreize zugunsten von umweltfreundlichem Verkehr vor. Es soll auch weiter keine Beruhigung und Kanalisierung des MIV mehr geben und keine flankierenden Massnahmen mehr bei Autobahnausbauten auf den Kantons- und Stadtstrassen. Auch das Monitoring zum Verkehr, also das Überprüfen, wie entwickelt sich die Verkehrsleistung in den verschiedenen Systemen, soll abgeschafft werden.

In welchem Kontext haben wir diese Forderungen oder dieses Anliegen behandelt in der UVEK. Wir haben einerseits ein Verfassungsgerichtsentscheid, dort ging es darum, ist diese Initiative überhaupt zulässig. Das Gericht sagt ja, aber der Vorrang des öffentlichen Verkehrs in der Verfassung wird dadurch nicht abgemindert, sondern steht über dem, was wir hier allenfalls mit der Initiative oder mit einem Gegenvorschlag machen. Zweitens, das habe ich schon erwähnt, es gibt einen Gegenvorschlag des Regierungsrats, den wir natürlich auch in der Kommission angeschaut haben. Ich möchte noch beim Begriff Gegenvorschlag bleiben, das Initiativkomitee selbst hat, als es in die UVEK eingeladen wurde, einen eigenen Gegenvorschlag gebracht und die UVEK hat beschlossen, auf Basis dieses Gegenvorschlags des Initiativkomitees die Debatte zu führen. Es ging darum herauszufinden, was das Initiativkomitee möchte, wo die roten Linien sind, was ein Gegenvorschlag beinhalten muss und was allenfalls verhandelbar ist. Es hat sich sehr schnell herausgestellt, ein springender Punkt ist der Umgang mit dem von der Bevölkerung beschlossenen Ziel minus 10% MIV bis 2020. Das ist der Kern dieser ganzen Diskussion, worin am Schluss auch die Diskussion in Mehr- und Minderheit gegangen ist. Wir haben auf der einen Seite diesen Volkswillen minus 10% MIV und auf der anderen Seite die Initiative, die ein unbegrenztes

Wachstum des MIV zulassen möchte. Für eine Mehrheit der UVEK war es vernünftig in der Mitte, sprich, beim Vorschlag des Regierungsrats beim MIV eine Konstanz festzulegen, und die Diskussion in der UVEK zu starten. Wobei dann die Minderheit gefunden hat, dass das keine gute Basis ist und so sind wir relativ schnell in Mehr- und Minderheit gegangen. Man kann vereinfacht sagen, die Mehrheit hat sich vor allem am Gegenvorschlag des Regierungsrats orientiert, währenddem der Gegenvorschlag der Minderheit zunächst, das ist jetzt zurückgezogen, vor allem auf der Initiative basiert hat. Das soweit zum Vorgehen in der UVEK. Ich werde ab jetzt für die Mehrheit sprechen, die ich vertrete.

Unser Vorgehen war, wir haben den Kontext analysiert, wir haben die Sachlage analysiert und wir haben uns bemüht, unseren Bericht möglichst sachbezogen und sachlich vorzubringen und das wäre auch mein Anliegen für die Debatte nachher, möglichst sachlich zu bleiben. Es ist sehr komplex, um beim Thema zu bleiben, damit wir dieses grosse und auch problembehaftete Thema Verkehr möglichst gut beraten können. Für die Mehrheit stand im Zentrum, was möchte die Initiative und wie hat sich der Verkehr in unserem Kanton in den letzten Jahren entwickelt und vor allem auch die Auswirkung des Verkehrs seit 2010. Wir haben diese Fakten zusammengetragen und dann unsere Schlüsse daraus gezogen. Für die Initianten ist es sehr wichtig, dass diese Diskriminierung des MIV, wie sie das wahrnehmen, dass diese nicht weitergeführt wird. Die Mehrheit hat hier eine andere Ansicht, wir finden nicht, dass der Autoverkehr in unserem Kanton diskriminiert wird. Wenn wir uns vorstellen, wir sind ein Vogel und fliegen über unseren Kanton und schauen mal, wieviel Verkehrsmittel wieviel Fläche zur Verfügung haben, fällt sehr schnell auf, dass sehr viel der Verkehrsfläche von Autos genutzt werden kann. Die Fläche, die zum Beispiel ausschliesslich für Veloverkehr ist, ist im Vergleich dazu sehr gering und dass auch die Fläche für die Fussgängerinnen und Fussgänger niemals flächenmässig die Grösste hat, wie diejenige des MIV. Auch wenn wir schauen, wie die grünen Phasen an Ampeln gestaltet sind, dann ist es nicht so, dass die kürzeste Grünphase für den MIV ist, im Gegenteil, als Fussgänger wartet man zum Teil wesentlich länger. Auch wenn ich mir überlege als Velofahrer, wenn ich links abbiegen muss auf einer grossen Strasse, dann fühle ich mich zum Teil wirklich an den Rand gedrängt und muss mir sehr sicher sein, wo ich durchfahren will, damit ich nicht irgendwo zwischen Autos untergehe.

Wir sehen das Anliegen der Initianten, dieses Reduktionsziel minus 10% MIV, das ist wirklich ausschliesslich für einen Verkehrsträger alleine so festgehalten, im Vergleich zu allem anderen, aber wir teilen die Einschätzung nicht, dass das Auto per se an den Rand gedrängt wird in unserem Kanton oder zurückgedrängt wird. Trotzdem, es ist am Schluss ein Gegenvorschlag, wir möchten dieses Anliegen der Initianten aufnehmen, auch in unserem Gegenvorschlag. Als unser grosses Opfer, das wir bringen, ist tatsächlich, wir verzichten auf eine Fortführung eines Reduktionsziels im MIV. Wir sehen, dass genau diese Haltung, Auto gegen den Rest, das hatten wir in den letzten Jahren, uns überhaupt nicht weitergebracht hat. Wir sind bereit, ein solches Reduktionsziel wegzulassen zugunsten einer konstruktiven Lösung. Wir haben uns auch überlegt und wahrgenommen, diese klassischen Kategorien öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr, das wird je länger wie mehr schwierig, hier klar eine Grenze zu ziehen. Was ist zum Beispiel Mobility. Ist das noch MIV oder ist das schon ein Teil von öffentlichem Verkehr und wenn wir noch einen Schritt weitergehen, Pick-e-Bike oder Catch a Car, wo lässt sich eigentlich solche Verkehrsdienstleistungen, wo lassen sich diese zuordnen, beim MIV oder beim ÖV. Vielleicht ist es klug, wenn wir diese Diskussion und diese Kategorien hinter uns lassen und uns grundsätzlich überlegen, welchen Verkehr möchten wir für die Zukunft, welche Kriterien muss dieser Verkehr erfüllen, damit die Lebensqualität, der Wirtschaftsstandort und die Umweltbelastung im Einklang sind und dass wir als Kanton hier ein Stück weiterkommen. Das war auch unsere Überzeugung, wir möchten in diese Richtung gehen, definieren Kriterien, die für alle Verkehrsmittel gleich angewendet werden und lassen diesen Streit Auto gegen andere hinter uns.

Ich habe schon erwähnt, dieses Ziel minus 10% MIV bis 2020 war ein wichtiger Punkt. Hier können wir feststellen, dass bis 2018 der MIV um 6% abgenommen hat. Es ist relativ wahrscheinlich, dass dieses Ziel nicht erreicht wird. Viele von uns hätten erwartet, dass dort natürlich mehr gegangen ist, wie das auch andere Städte vorgemacht haben und ohne, dass dort die Wirtschaft oder irgendwas darunter gelitten hätte. Für uns war klar, wir möchten im Minimum das, was erreicht wurde bis jetzt, sichern. Das war der Volksauftrag, er wird zwar wahrscheinlich nicht erreicht, aber das, was bis jetzt erreicht wurde, das sollte gesichert werden, damit wir immerhin das vom Volksauftrag erfüllen. Es geht uns darum, die Lebensqualität zu sichern, es geht hier auch um Grenzwerte, was die Luftbelastung, den Lärm, usw. angeht und was seit 2010 wirklich noch stark dazugekommen ist, das ist die ganze Diskussion der Klimabelastung des Verkehrs. Um die können wir uns nicht mehr drücken, das ist unsere Verantwortung hier auch Lösungen zu bringen und das möchten wir mit unserem Gegenvorschlag auch aufnehmen. Das ist eine wesentliche Veränderung im Vergleich zum Jahr 2010. Aus all diesem folgt für uns, wir möchten eine verkehrsmittelunabhängige Definition von umweltfreundlichem Verkehr, alle Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten werden an den gleichen Kriterien gemessen. Wir stützen uns auf den Vorschlag des Regierungsrats, den wir sehr gut finden, flächeneffizient, emissionsarm, ressourcenschonend und klimaschonend. Wir möchten auch Förderziele für umweltfreundlichen Verkehr im Gesetz verankern, diese sollen im Einklang sein mit der internationalen Klimapolitik, auch der nationalen und kantonalen, also Pariser Klimaabkommen, Energiestrategie 2050 auf Bundesebene und dem kantonalen Energiegesetz.

Die Mehrheit möchte im Grundsatz an ihrem Vorschlag festhalten, ist aber offen nachher in der Diskussion und ist auch bereit, kleinere Anpassungen noch zu machen, die von verschiedenen Seiten eingebracht werden. Die Initiative wäre aus unserer Sicht ein Rückschritt, es wäre ein radikaler Einschnitt in die Verkehrspolitik, auch in die Lebensqualität und in die Entwicklung unseres Kantons. Die Folgen des Klimawandels sind sehr radikal und werden uns auf viele Jahre hinaus belasten. Unsere Mission, die wir verknüpfen mit unserem Gegenvorschlag ist, ein Kanton mit hoher Lebensqualität, mit einem Mobilitätsangebot für alle, mit einer hohen Standortattraktivität, aber zu annehmbaren und im Idealfall minimaler Umweltbelastung und damit zusammenhängenden Kosten. Der Rückgrat ist ein funktionierender öffentlicher Verkehr, ein gutes und attraktives Angebot für den Veloverkehr und auch als Fussgängerin und Fussgänger soll man sich gut und sicher fortbewegen können. Ergänzend dazu ist eine umweltfreundliche und innovative Nutzung des Autos wünschenswert und auch sinnvoll. Jedes Verkehrsmittel soll auf eine umweltfreundliche Art seine Stärke ausspielen können im Sinne

eines ganzheitlichen Denkens für die Mobilität der Zukunft in unserem Kanton.

Vielleicht zum Schluss noch ein paar Tatsachen, die uns wichtig sind, die wir in diesem Zusammenhang erwähnt haben möchten, die auch in unserem Bericht sind. Über die Hälfte aller Haushalte im Kanton Basel-Stadt leben heute ohne eigenes Auto. Sie bewegen sich also primär mit dem Velo, mit dem öffentlichen Verkehr und zu Fuss. Sie alle sind schon heute umweltfreundlich unterwegs und etwa 60% aller im Kanton zurückgelegten Fahrten sind bereits heute 60%-Hürden dieser Definition von Umweltfreundlich. Die externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs in der Schweiz sind in den letzten Jahren wiederum um über eine halbe Milliarde gestiegen und machen mittlerweile Fr. 7'500'000'000 aus. Das ist eine enorme volkswirtschaftliche Belastung für die Schweiz und das wird bezahlt von allen. Von den Haushalten, von den Unternehmen und auch von über der Hälfte der Basler Haushalte, die keine eigenes Auto besitzen und ich frage Sie, ist das wirklich eine faire Ausgangslage, wenn wir die Kosten der Mobilität so ungleich verteilen und am Schluss die bezahlen müssen, die schon heute umweltfreundlich unterwegs sind? Der Regierungsrat hat in seinem Bericht zum Luftreinhalteplan festgehalten, dass kein Grenzwert in der Luftreinhaltung bis 2020 erreichte wird und das obwohl seit den 1980er Jahren die Kantone in der Pflicht sind, genau für das zu sorgen. Wir haben im Kanton Basel-Stadt alleine aufgrund der Luftverschmutzung jedes Jahr über Fr. 100'000'000 Gesundheitskosten. Das sind Kosten, die wir unter anderem über Krankenkassenprämien wieder bezahlen müssen und bei der Luftverschmutzung ist der Verkehr der grösste Verursacher. Wenn man den Gesundheitspolitikerinnen und Gesundheitspolitiker zuhört, dann sagen alle, es wäre sehr sinnvoll, vor allem auch in der Prävention vorwärts zu machen, dass die Leute auch weniger krank werden, die Kosten an der Wurzel bekämpfen. Wir hatten ja in letzter Zeit viele Ansätze, wie man die Kosten verteilen soll, Abzüge von Einkommen oder wie auch immer, aber wenn man wirklich die Kosten senken möchte, dann muss man halt an der Wurzel beginnen und das ist zum Beispiel die Luftverschmutzung. Die steigenden Gesundheitskosten sind eine der wichtigsten Sorge der Bevölkerung, wir sollten das ernst nehmen, es kommt noch vor dem Klima.

Und das ist mein zweiter wichtiger Punkt neben den Gesundheitskosten. Der CO2-Ausstoss im Verkehr in der Schweiz ist seit 1990 nicht zurückgegangen, er hat sogar zugenommen, auch wenn man den Flugverkehr ausklammert und das steht in einem krassen Wiederspruch zu allen anderen Sektoren. Stromproduktion, Industrie, Wohnen, alles ging zurück, da hat die Innovation gespielt, da hat man Lösungen gefunden. Beim Verkehr nicht, wir sind keinen Schritt weitergekommen. Sogar wenn man den CO2-Ausstoss pro Kilometer der Autos anschaut, die im Kanton Basel-Stadt gekauft werden, dann ging der etwas zurück bis 2016 und ist seit 2016 sogar wieder steigend. Das heisst, die Klimabelastung pro Auto nimmt in Zukunft sogar wieder zu, weil die Leute wieder vermehrt Autos kaufen, die das Klima stärker belasten. Dafür eine andere Kennzahl. Bereits sind über 40% aller neugekauften Autos in unserem Kanton Allradfahrzeuge. Wenn ich Allradfahrzeuge sehe und mir das vorstelle, dann habe ich den Kontext vielleicht eine Bäuerin, ein Förster, aber ich frage mich, warum wir in unserem Kanton über 40% bei den Neuwagen Allradfahrzeuge brauchen, in einem Kanton, der relativ flach ist, wo alle Strassen asphaltiert sind. Das ist wirklich für mich unbegreiflich und geht total in die falsche Richtung, umso mehr, wenn man schaut, dass über die Hälfte aller MIV-Fahrten kürzer als fünf Kilometer sind, sogar ein Drittel kürzer als 3 Kilometer und 10% kürzer als ein Kilometer. Das sind alles Distanzen, die sehr gut auch mit anderen weniger umweltschädlichen Verkehrsmitteln zurücklegbar wären. Zusammengefasst, wir brauchen eine Trendumkehrung im Verkehr, wir müssen aber alle Verkehrsmittel mitnehmen, wir sollten nicht einzelne ausschliessen oder gegeneinander ausspielen. Das ist der Anspruch unseres Gegenvorschlags und wir bitten darum, diesen Gegenvorschlag zu unterstützen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Dieses Traktandum, das wir heute behandeln, hat ja bereits im Vorfeld für einige Aufregung gesorgt und von den Medien wurde eine ziemlich grosse Erwartungshaltung geschürt. Ich habe am Morgen des letzten Mittwochs noch vor der Sitzung gehört im Radio, erwartet würde ein Geschrei und bis zu Beschimpfungen und harte Worte. Nun, wir mussten ja tatsächlich etwas schreien letzten Mittwoch, das hatte allerdings mit diesem Traktandum nichts zu tun. Ich habe nicht vor, meine Stimme übers übliche Mass anzuheben und Beschimpfungen wird unser verehrter Herr Präsident wohl zu vermeiden wissen. Stattdessen möchte ich, und das ist wohl der einzige Satz, bei dem ich meinem Vorredner zustimme, die Diskussion sehr gerne versachlichen und auf den eigentlichen Ursprung zurückführen.

Worüber geht es denn heute. Wir diskutieren darüber, wie wir mit einer hier vorliegenden Volksinitiative umgehen wollen. Wie wir diese behandeln und diese dem Volk zuweisen wollen. Und diese Volksinitiative, die hat das Wort "Zämme" drin, also gemeinsam. Sie fordert ein raus aus den Schützengräben, weg vom ideologischen Verteufeln des MIV um jeden Preis, da Schikanen und Behinderungen dem ÖV und dem langsamen Verkehr gar nichts bringen, hauptsächlich dem bösen Auto wurde wieder etwas ausgewischt. Wenn man vom Vorredner hört, dass das Auto in Basel nicht diskriminiert wird, dann sollte man doch unsere Diskussion hier sich vielleicht nochmal zu genüge führen. Bei irgendeinem Strassenprojekt oder sonst was, wie hier alles getan wird, um das Auto möglichst zu behindern. Die Initiative fordert vor allem mehr Realitätssinn. Sie haben es schon gehört, wir haben ja diese unselige Klausel von dieser 10%-Reduktion des MIV bei uns im Gesetz, da wusste jeder schon, als wir das beschlossen haben, dass es nicht möglich ist, der zuständige Regierungsrat hat es auch immer wieder erwähnt und der ist, glaube ich, in dieser Hinsicht unverdächtig, dass es schlicht nicht machbar ist bei wachsender Bevölkerung und mehr Arbeitsplätzen, gleichzeitig den Verkehr verringern zu wollen. Man wusste also schon bei der Abstimmung, dass das nicht geht. Man hätte gerade so gerne im Gesetz schreiben können, dass man in Zukunft 10 sonnige Sonntage jeden Sommer will, das wäre wahrscheinlich mit einer ähnlichen Mehrheit angenommen worden, dem Wetter wäre es Wurscht gewesen. Trotzdem ist es richtig, dass die Klausel nun wegkommt, was diese Initiative auch beabsichtigt. Man könnte sagen, ist Wurscht was drinsteht, kann man ohnehin nicht erfüllen, aber wir werden eben dauernd wieder mit dieser Klausel konfrontiert. Jedes Mal, wenn eine Strasse oder ein Platz zum Umbau ansteht, werden gleich noch Fahrspuren reduziert oder werden Parkplätze aufgehoben. Entweder schiebt man da vermeintliche Sicherheitsgründe vor, es gibt ja immer irgendeine Empfehlung oder Norm, oder aber wenn das nicht geht, heisst es, wir müssen halt so vorgehen, wir müssen hier den MIV avertieren, denn es gibt doch diese 10%-

Klausel, sonst kommen wir da nirgends hin.

Wir haben mit dieser Initiative damit ein sinnvolles Begehren und damit auch eine Minderheit, die eben eine Ja-Empfehlung an den Souverän ist. Wir hätten auch gerne in einem Gegenvorschlag Anliegen aufgenommen, in einem vernünftigen Gegenvorschlag, leider war diese innerhalb der UVEK unserer Meinung nach nicht möglich, worauf der Gegenvorschlag dann getrennt in Mehr- und Minderheit behandelt wurde. Und dann wurde es eben recht kompliziert und so haben wir zeitweise drei, vier und mehr Gegenvorschläge. Wir von der Minderheit wollten eigentlich gar keinen Gegenvorschlag. Wir wollten unsere Hauptziele und auch die Hauptziele der Initiative in irgendeiner Form in einem Gegenvorschlag berücksichtigt wissen und hätten gerne auch darüber geredet, einen solchen Gegenvorschlag mitzutragen, wenn diese Hauptanliegen, weg mit dieser Plafonierung des Verkehrs, der Unsinnigen und nicht Durchführbaren und weg mit der Schikanierung des MIV, wenn das in einen Gegenvorschlag eingeflossen wäre. Wir hatten tatsächlich Hoffnung, es wurde und damals signalisiert, man arbeite an einer ausgleichenden Lösung und da hätten wir gerne mitgemacht. Sie wissen es, es kam anders, der Text der Kommissionsmehrheit gibt dem Begriff Gegenvorschlag eine ganz neue Bedeutung.

Gegenvorschlag ist eigentlich dann angebracht, wenn man die Stossrichtung eines Vorstosses einer Initiative ganz gut findet, aber vielleicht etwas zu extrem, dann kommt man den Initianten etwas entgegen und versucht so zu einem Kompromiss zu kommen, einen leicht abgeschwächten Kompromiss. Dieses Motiv unterstelle ich der Kommissionsmehrheit nicht. Ein weiterer Grund für einen Gegenvorschlag kann sein, dass man etwa die Befürchtung hegt, dass die Initiative angenommen werden könnte, wenn man sie einfach so dem Volk vorlegt und das will man dann nicht. Darum sei es besser, man komme den Initianten etwas entgegen und verhindert damit, dass ein unliebsames Begehren angenommen wird. Wenn das der Plan der Kommissionsmehrheit war, dann ist dieser Plan aber gründlich danebengegangen, denn hier wurde noch ein drittes Motiv für ein Gegenvorschlag geboren. Meines Wissens das erste Mal in der Geschichte der Schweizer Initiativrechts. Man nützt das Instrument eines Gegenvorschlags, um genau in die Gegenrichtung der Initiative zu gehen. Die Initiative will ein Miteinander aller Verkehrsträger, der Gegenvorschlag will die Elimination eines Verkehrsträgers. Nicht nur das, auch der Besitz eines der Mehrheit nicht genehmen Verkehrsträgers soll verboten werden. Das geht dann bis zum Elektroauto, das soll dann nur noch geteilt gebraucht werden. Sie können es im Bericht der Mehrheit nachlesen, ich glaube, bei den Rollschuhen ist noch Eigentum möglich. Fakenews schreien da zwar die Grünliberalen in einer sehr kämpferischen Medienmitteilung, die schlagen aber in derselben Medienmitteilung ganz scheinheilig ein Abänderungsantrag vor, der diese eklatante Verletzung des verfassungsmässigen Eigentumsrechts wieder aus dem Text zu nehmen weiss. Also was nun. Steht das gar nicht drin, dann muss man es auch nicht wieder rausnehmen oder steht es drin und dann gibt es einen Sinn dafür, was die Grünliberalen hier vorschlagen. Wer nun hier noch nicht glauben will, dass hier tatsächlich ein nur notdürftiger getarnter Angriff auf verfassungsmässige Rechte geplant ist, der soll doch einfach das Interview auf Tele Basel mit dem Kommissionspräsidenten ansehen. Er könne sich nicht vorstellen, dass 2050 noch jemand ein eigenes Auto besitzen wolle, wird er dort zitiert. Carsharing habe sich bis dann durchgesetzt und andere Sachen. Na gut, er kann sich das vielleicht nicht vorstellen, andere aber möchten vielleicht an diesem Grundrecht, dem Eigentumsrecht durchaus festhalten, auch wenn dieses Eigentum vier Räder am unteren Ende hat. Nur ein kleines Beispiel. Ich kann mir nicht vorstellen, dass der Besitzer eines Oldtimers diesen in einen Sharing-Pool geben möchte und mit anderen teilen möchte.

Überhaupt hört beim Mehrheitssprecher alles so verräterisch easy an. Das Konzept Benzin- und Dieselmotor habe sich bis 2050 doch sowieso erledigt, da spielt es doch gar keine Rolle, das Verbot ins Gesetz zu schreiben. Nun, ich habe mich mal beim ASTRA erkundigt, beim Bundesamt für Strassen, ob es überhaupt möglich ist, in einem Kanton generell Fahrzeuge zu verbieten, die in der ganzen übrigen Schweiz zugelassen sind, die Antwort hiess dann, in der kurzen Frist könne man keine wissenschaftsfundierte Analyse machen, aber es sei relativ klar und auch durch bisherige Bundesgerichtsentscheide auch so geregelt, dass man das nicht könne. Was in der ganzen Schweiz gelte an zugelassenen Fahrzeugen, das gilt selbstverständlich auch in Basel. Aber, ganz anders gefragt, wenn es laut Kommissionsmehrheit doch so einfach ist, weil es ja sowieso keine Rolle spielt, weil Benziner- und Dieselfahrzeuge sowieso bis 2050 verschwunden sind, warum wollen wir denn jetzt so etwas ins Gesetz schreiben? Das ist völlig unnötig, dann erledigt sich das doch ganz von alleine. Wieso das also radikal, explizit ins Gesetz reinschreiben. Drin steht nämlich in diesem Vorschlag, die Verkehrsleistung wird ausnahmslos, ich wiederhole dieses Wort, ausnahmslos mit umweltfreundlichen Fahrzeugen erbracht. Ausnahmslos, also ohne Ausnahme. Etwa für den Opa, der noch seinen alten Mercedes zu Ende fährt und damit seine Enkel nicht mehr in Basel besuchen kann, etwa für den Gärtner mit Unternehmenssitz im Baselland, der halt tatsächlich noch ein altes Dieselfirmenfahrzeug hat und in Basel keine Aufträge mehr ausführen kann oder der Möbelschreiber aus dem Elsass, der sein Bauernschrank dann bis zum Zoll Lysbüchel liefert, von da an wird dann wahrscheinlich mit Lastenvelos weitertransportiert. Das nur einige kleine Beispiele. Es gibt sehr viele Fälle des Lebens, die man nicht einfach so ausnahmslos über einen Leistenschlag macht, genau das wird aber in diesem Gesetzesartikel, in diesem Vorschlag gemacht. Trotzdem sind die Initianten, Sie haben es ja mitgekriegt, nochmal in sich gegangen, haben sich sehr weit aus dem Fenster gelehnt. Im Sinne eines wirklich sehr weitgehenden Kompromisses stimmen die bürgerlichen Parteien sowie die Initianten dem Gegenvorschlag des Regierungsrats Basel-Stadt weitgehend zu. Dieser Gegenvorschlag fordert ja auch ein erhöhter Anteil von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten entsprechend dem Energiegesetz und das schreibt bekanntlich eine effiziente Energienutzung vor, die langfristig zu mindestens 90% auf erneuerbaren Energien beruht. Zudem soll der CO2-Ausschuss bis 2050 höchstens eine Tonne pro Einwohnerin oder Einwohner und Jahr betragen.

Wir haben damit beschlossen in der Kommissionsminderheit auf unsere eigenen Anträge, die ja ohnehin nur als Elemente eines Gegenvorschlags geplant waren, zu verzichten und uns diesem Gegenvorschlag, wie er jetzt von den Initianten und den bürgerlichen Parteien gemeinsam erarbeitet wurde im Sinne eines echten Kompromisses, diesem zuzustimmen und auf eigene Anträge in diesem Sinne zu verzichten. Mit diesen Anträgen würden die umwelt- und klimapolitischen Ziele des

Regierungsrats vollständig und denen der UVEK-Mehrheit grösstenteils erfüllt. Der Verkehr würde bis 2050 zu mindestens 90% auf emissionsfreie Antriebe umgestellt, damit wird das Klimaschutzanliegen erreicht. Im Gegenzug würde dann aber mit diesem Kompromiss auch das verkehrspolitische Anliegen der Initiative aufgenommen, nämlich dass inskünftig auf ideologisch motivierte und völlig sinnloses gegeneinander ausspielen der Verkehrsträger verzichtet wird und dass es keine grundsätzliche Bevorzugung eines der Verkehrsträger mehr gibt resp. keine grundsätzliche Benachteiligung eines einzigen Verkehrsträgers. Nicht davon betroffen ist der in der Verfassung festgeschriebene Vorrang des öffentlichen Verkehrs. Nun, wie gesagt, es ist ein sehr weitgehender Kompromiss, ein sehr weitgehendes sich hinauslehnen. Ich darf Ihnen offen sage, ich persönlich wäre da wahrscheinlich nicht so weit gegangen, aber ich halte mich selbstverständlich an die Vorgaben hier. Wenn hingegen auch diese dargebotene Hand ausgeschlagen wird und der sogenannte Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit durchkommt angesichts der Mehrheitsverhältnisse, zumindest nicht ausgeschlossen, dann ist der Antrag der Minderheit ganz klar, dann verzichten wir auf dieses Geschenk. In diesem Falle wird unser Antrag lauten, die Initiative ohne Gegenvorschlag dem Volk vorzulegen, und zwar mit einer Ja-Empfehlung zur Initiative aus voller Überzeugung.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Nach den Ausführungen des Präsidenten und des Minderheitssprechers der UVEK möchte ich nochmals etwas zurückblenden. Ich möchte der UVEK, und zwar explizit der ganzen UVEK, sowohl der Mehrheit wie auch der Minderheit, wirklich sehr herzlich danken für die intensive Auseinandersetzung mit der Materie. Wenn Sie schauen, was jetzt heute aktuell auf dem Tisch liegt, der Vorschlag der Mehrheit, der quasi zweite Gegenvorschlag der Regierung und die aktuellen Änderungsanträge Parteien, heisst es da, sprich der Minderheit, modifiziert, dann können Sie eigentlich feststellen, dass diese Positionen nicht so weit auseinanderliegen, wie man meinen könnte, wenn man jetzt André Auderset und Raphael Fuhrer zugehört hat. Diese Positionen sind recht nah beieinander und das zeigt, dass ein sehr intensiver Diskussionsprozess in der UVEK stattgefunden hat. Alle Vorschläge, die heute Ihnen auf dem Tisch vorliegen, die sehen zwei Punkte vor, die weder in der heutigen Gesetzgebung noch beim Gegenvorschlag des Regierungsrats und schon gar nicht bei der Initiative vorkommen. Erstens bringen sie eine Verknüpfung der Verkehrspolitik mit dem Dekarbonisierungsziel, das im Energiegesetz festgelegt ist, und wie Sie gehört haben, natürlich auch in übergeordneten Vereinbarungen internationalen Verträgen, usw. festgelegt ist. Ich finde, das ist wirklich ein bemerkenswerter Fortschritt, der offenbar breit getragen wird hier drin und dazu möchte ich Ihnen gratulieren. Ich finde das sehr wichtig, dass wir diesen Schritt gemeinsam vornehmen. Ein zweiter Punkt, der auch nicht so eine grosse Rolle spielt in der Debatte, weil er offensichtlich unbestritten ist, ist der Innovationsartikel, der eine Rechtsgrundlage schafft, dass der Kanton innovative Mobilitätsformen fördern kann. Auch das scheint mir ein grosser Fortschritt zu sein und ich freue mich, dass auch dieser Punkt sehr breit getragen wird. Von dem her, ich würde mich ausserordentlich freuen, wenn es heute gelingen würde, einen Gegenvorschlag zu zimmern, der diese beiden Elemente beinhaltet und dafür möchte ich mich wirklich sowohl bei der Mehrheit wie auch explizit bei der Minderheit der UVEK bedanken.

Wenn ich dann aber vergleiche mit der Initiative, die den zwar verführerischen Titel “Zämme fahre mir besser” trägt, aber genau das Gegenteil beabsichtigt, dann darf man feststellen, dass hier ein sehr weiter Weg zurückgelegt worden ist. Beide Gegenvorschläge, die heute auf dem Tisch liegen, überwinden ideologische Gegensätze, das ganz im Gegenteil zum Inhalt der Initiative. Von dem her wäre ich Ihnen wirklich sehr verbunden, wenn ein guter Gegenvorschlag heute beschlossen werden könnte, der die ideologischen Grenzen ein Stück weit überwinden und sich weniger nach hinten orientiert wie die Initiative, die quasi im Reinformat der Verkehrspolitik der 60er Jahre oder dem letzten Jahrhundert entsprungen zu sein scheint, sondern sich nach vorne orientiert, den Klimawandel als wichtige Bezugsgrösse wahrnimmt und innovative Mobilitätsformen explizit auch fördern möchte. Soweit allgemeine Ausführungen von meiner Seite.

Dann vielleicht noch zwei Bemerkungen. Ich habe die Heftigkeit des öffentlichen Diskurses schon mit etwas Befremden zur Kenntnis genommen, nachdem die Kommission an die Öffentlichkeit gegangen ist und da, tut mir leid, möchte ich auch Sie korrigieren, André Auderset. Es steht nirgends in irgendeinem Text und schon gar nicht im Gegenvorschlag der Mehrheit oder des Regierungsrats, dass man irgendwo den privaten Automobilverkehr verbieten möchte hier in Basel. Wer das behauptet, zeichnet sich einfach durch entweder ein Talent politischer Demagogie oder sehr viel Fantasie oder Realitätsverlust aus, das steht nirgends in diesem Text. Absolut nirgends. Entscheidend ist, was Sie hier präferieren und in einer Volksabstimmung besteht und entscheidend ist überhaupt nicht, wenn irgendwelche UVEK-Mitglieder irgendwelche Zukunftsszenarien in die Welt stellen, wo vielleicht im einten Szenario kein Individualverkehr mehr stattfindet, das spielt keine Rolle, entscheidend ist der Gesetzestext und da bitte ich Sie doch auch um etwas Ernsthaftigkeit. Von sowas ist weit und breit in keinem vorgeschlagenen Gesetzestext auch nur im Entferntesten die Rede.

Vielleicht noch eine letzte Bemerkung von meiner Seite zum Einstieg. Der Begriff Flächeneffizienz im Zusammenhang jetzt in diesem Kontext scheint die Wogen etwas hoch gehen zu lassen. Auch hier scheint mir das etwas übertrieben zu sein. Ich meine, wenn man in einem relativ dicht bebauten urbanen Raum lebt, dann ist Flächeneffizienz beim Verkehr schlicht und einfach das Mass aller Dinge. Das was in einem dicht bebauten urbanen Raum knapp ist, ist nämlich der Platz und von dem her ein Verkehr, der flächeneffizient abläuft, der funktioniert und ein Verkehr, der nicht flächeneffizient ist, funktioniert einfach nicht, der kann nicht funktionieren in einem dicht bebauten Raum. Also wer sich gegen Flächeneffizienz wehrt, der setzt sich für mehr Stau und mehr Parkplatznot ein. Nichts anderes. Sie bewirken, und das ist dann eher die bürgerliche Seite gewandt, vielleicht auch an den Gewerbeverband, wenn Sie behaupten, Sie möchten etwas gegen die Parkplatznot und den Stau unternehmen und dann wehren Sie sich gegen Flächeneffizienz, dann verhalten Sie sich zutiefst widersprüchlich. Von dem her bitte ich Sie, diesen Begriff nicht so ideologisch und emotional aufzuladen.

Daniela Stumpf (SVP): Zämme wäre es tatsächlich besser gegangen. Im Namen der SVP-Fraktion bitte ich Sie, der Kommissionsminderheit zu folgen resp. danach in der Detailberatung den gemeinsamen Anträgen von CVP/EVP, FDP, LDP und SVP zuzustimmen. In den letzten Tagen wurde viel über diesen Gegenvorschlag der Kommission zu einer Initiative des Gewerbeverbandes berichtet und ich muss sagen, die SVP-Fraktion ist schon sehr erstaunt, was hier die UVEK-Mehrheit fabriziert hat. Dieser Gegenvorschlag hat in keinster Weise noch einen Zusammenhang mit der Initiative. Hier von einem Gegenvorschlag zu sprechen ist fast schon unanständig. Die Initiative, welche damals eingereicht wurde, ist sehr moderat formuliert. Es ging, wie der Titel schon sagte, um das Gemeinsame in der Mobilität und nicht um das Trennende. Dass nun das Verbindende von der UVEK-Mehrheit so schamlos über Bord geworfen wurde und stattdessen knallharte links-fundamentalistische Verkehrspolitik betrieben wird, welche zudem noch weltfremd ist, ist für die SVP-Fraktion mehr als zu bedauern. Diese Haltung der Mehrheit ist aber auch nicht wirklich überraschend, denn schon seit Jahren versuchen SP und Grüne mit der glp im Schlepptau die Mobilitätformen gegeneinander auszuspielen. In ihrer Welt gibt es nur Velos und E-Mobilität sowie den ÖV. Individualverkehr ist für sie etwas Schlechtes. Sie unternehmen alles, um diesen zu verdrängen und somit auch unser Wirtschafts- und Lebensraum zu schädigen. Mit den heutigen Vorschlägen gehen Sie noch einen Schritt weiter und verbieten letztlich den MIV. Dabei aber sind sie schlau und sagen es nicht so direkt, aber indirekt eben schon. Sie wollen Ziele bis 2050 festlegen, welche so nicht realistisch sind und sie spielen die Karte der zukunftsgerichteten Mobilität, obschon sie selber in der Verkehrspolitik rückwärtsgewandt sind. Sie haben dabei jegliche Vernunft und Bodenhaltung verloren, doch auch das erstaunt die SVP-Fraktion nicht wirklich. Immerhin sind sie seit Jahren gerade in der UVEK autofeindlich unterwegs. Doch falls Sie es noch nicht mitbekommen haben, Ihre Verkehrspolitik ist in der Bevölkerung nicht mehrheitsfähig. Die letzten Abstimmungen bei verkehrspolitischen Vorlagen haben es gezeigt und bewiesen. Das einseitige Bevorzugen des Langsamverkehrs ist in der Bevölkerung nicht mehrheitsfähig. Ihre Verkehrsverhinderungspolitik ist gescheitert, nicht mal Ihre eigene rot-grüne Regierungsmehrheit ist derart fundamentalistisch wie Sie.

Die SVP-Fraktion hätte auch einen vernünftigen gemeinsamen Gegenvorschlag unter dem Aspekt “Zämme geht es besser” gerne mitgetragen. Dass dies nicht geklappt hat, ist wirklich sehr zu bedauern. Ebenfalls überrascht ist die SVP über das Vorgehen des Regierungsrats, welcher nun nochmals mit einem eigenen neuen Gegenvorschlag kommt. Mit seiner Verbindung mit dem Basler Energiegesetz entfernt er sich weiter vom reinen verkehrspolitischen Ansatz dieser Initiative. Die SVP-Fraktion macht dieses Spiel nicht mit. Wir sind schon immer der Ansicht gewesen, dass alle Verkehrsträger sich gegenseitig ergänzen sollen. Alle diese Verkehrsträger, also Fussgänger, Velo, öffentlicher Verkehr, MIV haben ihre spezifische Berechtigung und sollen vor vermeidbare Behinderungen geschützt werden. Die SVP lehnt aber unrealistische Reduktions- und Stagnationsziele des MIV ab und schon gar nicht können wir uns damit einverstanden erklären, dass wir mit irgendwelchen unrealistischen Zielen bis ins Jahr 2050 unseren Kanton und unsere Bevölkerung einseitig belasten. Hierzu werden wir auch in der anschliessenden Detailberatung die Anträge der bürgerlichen Fraktionen entsprechend noch begründen. Abschliessend kann die SVP über diese Vermischung von vielen verschiedenen Dingen, die nun wirklich überhaupt nichts mehr mit dem eigentlichen Anliegen der Initiative zu tun hat, den Kopf schütteln. Das, was Sie hier als Gegenvorschlag propagieren, ist schlicht und ergreifend absurd. Und dass es absurd ist, zeigte auch der Wunsch nach einer stärkeren Förderung von Sharing und ÖV. Dagegen ist grundsätzlich überhaupt nichts einzuwenden, aber wenn da das Rollschuhfahren als neue, moderne und umweltschonende Mobilitätsform im Bericht der Mehrheit erwähnt wird, dann zeigt sich, wie komplett daneben diese Mehrheit doch liegt. Wir bitten Sie deshalb, die Anträge der Minderheit resp. in der Detailberatung diejenigen der bürgerlichen Parteien zu unterstützen. Zudem soll die Initiative dem Volk zur Annahme vorgeschlagen werden.

Barbara Wegmann (GB): Für das Grüne Bündnis ist klar, dass die Mobilität bis spätestens in 30 Jahren umweltfreundlich abgewickelt werden muss. Nur so können wir die Vorgaben des kantonalen Energiegesetzes, der nationalen Energiestrategie 2050 und des internationalen Pariser Klimaabkommens erreichen. Denn auch der Verkehr muss seinen Beitrag dazu leisten. Während schweizweit die Emissionen in den Sektoren Gebäude und Industrie um 26% bzw. 18% gegenüber 1990 gesenkt werden konnten, lagen die Emissionen aus dem Verkehr im Jahr 2017 noch immer 1% darüber. Die Reduktion der Emissionen aus dem Verkehr geht also nur sehr schleppend voran. Gerne erinnere ich daran, dass alle drei erwähnten, also die kantonale, nationale und internationale Zielsetzung auch von der Mehrheit der bürgerlichen Parteien mitgetragen wurden und werden und sich zumindest im Hinblick auf die Wahlen auch alle bürgerlichen Parteien, ausser der SVP, den Klimaschutz auf die Fahne schreiben. Angesichts des breit anerkannten Handlungsbedarfs erscheint vorliegende Initiative umso realitätsfremder. Eine zentrale Forderung der Initiative ist die ersatzlose Streichung des heutigen Reduktionsziels. Der sogenannte 10%-Deal wurde vom Stimmvolk durch den Gegenvorschlag der Städteinitiative verankert. Das Grüne Bündnis ist grundsätzlich der Meinung, dass dieses Ziel mit dem entsprechenden Effort hätte erreicht werden können. Wie dem auch sei, das Jahr 2020 steht vor der Tür und es macht auch aus unserer Erwartung keinen Sinn, eine Frist im Gesetz stehen zu haben, die in Kürze abläuft. Eine blosse Verlängerung der Frist wäre unseres Erachtens auch nicht glaubwürdig. Stattdessen begrüssen wir vom Grünen Bündnis den Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit. Auch diese sieht die Streichung des Reduktionsziels vor, stattdessen möchte die UVEK-Mehrheit aber, dass die gesamte Verkehrsleistung des privaten MIV ausserhalb der Hochleistungsstrassen unabhängig von dem Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten nicht weiter zunimmt.

Zur Vergegenwärtigung, nochmals die aktuelle Entwicklung. Seit 2010 bis 2018 hat die gesamte Verkehrsleistung des privaten MIV trotz Bevölkerung- und Arbeitsplatzzuwachs um 6% abgenommen. Kommt es in den kommenden Jahren trotzdem zu einer Umkehr, sieht der Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit vor, dass diese Zunahme durch umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten abgedeckt wird. Bis ins Jahr 2050 soll der gesamte Verkehr auf Kantonsgebiet umweltfreundlich abgewickelt werden. Dank der verkehrsunabhängigen Definition von umweltfreundlicher Mobilität, fällt die vom Initiativkomitee kritisierte Diskriminierung einzelner Verkehrsmittel weg. Die

UVEK-Mehrheit hat also die beiden zentralen Forderungen des Initiativkomitees aufgegriffen und einen echten klima- und stadtkompatiblen Gegenvorschlag erarbeitet, denn ja, auch stadtkompatibel muss unsere Verkehrspolitik sein, damit die Lebensqualität in unserer Stadt erhalten bleibt. Und dazu gehört insbesondere auch, dass der Verkehr flächeneffizient abgewickelt werden muss. Denn führen Sie sich mal die Platzverhältnisse unserer Stadt vor Augen. Nebst dem Platz für den Verkehr, aktuell besteht die Stadt aus 28% aus Verkehrsfläche, gibt es diverse weitere Bedürfnisse. Stichworte; Gewerbe, Wohn- und Grünflächen. Es ist also wichtig, dass die Mobilität flächeneffizient stattfindet. Dies kann durch den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr erreicht werden, aber auch durch kleine oder gut ausgelastete oder geteilte Fahrzeuge. Umso stossender ist es, dass die Initiative die Priorisierung der flächeneffizientesten Verkehrsmittel, nämlich des ÖV und des nicht motorisierten Verkehrs, streichen möchte. Wir vom Grünen Bündnis sind nicht nur davon überzeugt, dass die Mobilität bis spätestens 2050 umweltfreundlich sein muss, sondern auch kann. Bereits heute macht die Verkehrsleistung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen rund 60% aus und die Mobilität befindet sich mitten im Umbruch. Die Stichworte dazu sind in aller Munde. Elektrifizierung, Sharing, Digitalisierung und Automatisierung. Es braucht auch die entsprechenden Rahmenbedingungen und Fördermöglichkeiten. Genau dies bietet der Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit, insbesondere auch mit dem Absatz 8, der eine Verankerung der Förderung von innovativen Mobilitätsformen vorsieht. Das Grüne Bündnis unterstützt den Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit, der für Klimaschutz, Lebensqualität und Innovation steht.

Luca Urgese (FDP): Es ist schon paradox. Wir bekommen ursprünglich eine Volksinitiative auf den Tisch, deren Anliegen es ist, die Fronten zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln aufzuweichen und nun bekommen wir einen Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit, ein Gegenvorschlag, der die Fronten nochmals zusätzlich vertieft. Was ist ein Gegenvorschlag. Das Parlamentswörterbuch des eidgenössischen Parlaments umschreibt es wie folgt: “Eine Mehrheit der Bundesversammlung will damit aufzeigen, dass sie das Anliegen der Volksinitiative als zu weitgehend betrachtet, es aber zumindest teilweise aufgreifen will”. Anders sieht das die UVEK-Mehrheit. Sie hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Initiative in ihr Gegenteil zu kehren und noch weiter zu gehen als die heutige Gesetzgebung und Praxis. Das ist nicht verboten, aber es entspricht nicht dem Wesen eines Gegenvorschlags. Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von Rot-Grün haben ein Problem, Ihr 10%-Ziel läuft nächstes Jahr ab. Erreichen werden Sie es nicht können, weil die Bevölkerung bei abstrakten Zielen gerne Ja sagt. Wenn es aber konkret und ersichtlich wird, was diese Politik bedeutet, sagt das Stimmvolk wuchtig Nein, wie wir es bei der Strasseninitiative und dem dazugehörigen Gegenvorschlag gehört hatten. Also braucht es ein neues abstraktes Ziel, um in der Verkehrspolitik das Gegeneinander zu legitimieren. Genau das versuchen Sie hier mit diesem Gegenvorschlag. Die UVEK-Mehrheit behauptet in ihrem Bericht, in der Initiative gehe es um zwei zentrale Anliegen, nämlich die Aufgabe des MIV-Reduktionsziels und der Benachteiligung der Autofahrenden. Was sie verschweigt ist das dritte Anliegen, nämlich die Forderung nach Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen. Das passt Ihnen nämlich nicht ins Bild, welches Sie hier von den Initianten zeichnen wollen.

In diesem sogenannten Gegenvorschlag streiten wir nun im Wesentlichen um zwei Forderungen. Erstens soll der Begriff Flächeneffizienz ins Gesetz aufgenommen werden. Aber weil dieser im Bericht derart weit ausgedehnt wird, dass es völlig unklar ist, wie weit die Regierung und die Verwaltung in der konkreten Umsetzung dann gehen können und werden. Das ist keine klare und transparente Gesetzgebung. Sie haben den Mut nicht, der Bevölkerung offen und transparent zu sagen, was für konkrete Massnahmen auf solche Begriffe folgen sollen. Der Präsident der UVEK steht immerhin vors Mikrofon und legt offen, dass sein Ziel ist, keine persönlichen Autos mehr zu haben. Wenn wir Ihnen dann vorhalten, dass dies nur mit massiven Eingriffen in die individuelle Mobilität möglich ist, sprechen Sie von Polemik oder heute sogar von Demagogie und dergleichen. Dann stehen Sie doch hier nach vorne und erklären der Bevölkerung ganz konkret, mit welchen Massnahmen Sie dies erreichen möchten. Am Begriff “Flächeneffizienz” lässt sich wunderbar aufzeigen, wie tief die UVEK-Mehrheit im Schützengraben drin ist. Selbstverständlich ist ein Auto mit einer Person viel weniger flächeneffizient als ein vollbesetztes Tram zu Stosszeiten. Aber wie sieht es mit dem Auto im Vergleich zum leeren Tram zu Randzeiten aus? Das Auto, welches einmal die gewünschte Strecke fährt im Vergleich zum Tram, welches die Strecke zur späten Stunde alle 15 Minuten fährt, unabhängig von der Nachfrage. Sie sehen, solche Pauschalaussagen führen doch nirgendwo hin. Es kommt wie immer auf die Umstände an. Sie sind aber noch nicht bereit zu differenzieren, wir sind es.

Sie haben so viel an diesen Begriff der Flächeneffizienz angehängt, dass es am sinnvollsten ist, wenn wir diesen Begriff einfach aus dem Gesetz streichen, das würde die Diskussion massiv versachlichen. Es lässt sich noch etwas weiteres an diesem Begriff aufzeigen, nämlich Ihr fehlendes Verständnis von Sharing-Konzepten. Sie schreiben, dass sich der Verkehr in Richtung Verkehrsdienstleistungen wie Sharing entwickelt. Ja, aber nur innerhalb der Städte. Es gibt einen Grund, warum jedes dieser Sharing-Modelle, die wir derzeit kennen, geographisch eingeschränkt ist. Pick-e-Bike deckt beispielsweise nicht einmal das ganze Stadtgebiet ab und klammert unter anderem Kleinhüningen aus. Mobility hat grad noch die nahe Agglomeration dabei. Wenn Sie aber in Gipf-Oberfrick wohnen, können Sie nicht ein Auto mieten mit dem Mobility-Auto zur Arbeit kommen, um es dann irgendwo stehen zu lassen, weil solche Systeme gewisse Nutzungsdichte benötigen, um zu funktionieren. Sie denken ausschliesslich wie der Städter, der aufgrund seiner zentralen Wohnlage dieses Angebt nutzen kann, ignorieren aber total die Menschen, die an der Peripherie wohnen und das nicht können. Klar, das sind vielleicht keine Wählerinnen und Wähler von Ihnen, aber ich hoffe schon, dass Sie nicht so stadtzentrisch sind, dass Ihnen alles rund um uns herum egal ist. Als wichtiges Zentrum dieser Region haben wir auch eine Verantwortung gegenüber dem Umland um uns herum und wir hängen auch direkt davon ab. Ein attraktiver Standort, der es auch bleiben will, muss erreichbar sein. Und hier macht es der Mix aus. Ein Mix, indem natürlich Sharing eine immer grössere Rolle einnehmen kann und auch soll. Ein Mix aber, indem es auch Platz für die individuelle motorisierte Mobilität haben muss. Umso mehr, wenn es ein Elektromotor oder ein Wasserstoffmotor ist. So wie Sie die Mobilität in unserem Kanton zu

entwickeln wollen scheinen, ist es hingegen eine Frage der Zeit, bis Sie Fahrverbotsschilder an der Kantonsgrenze aufstellen mit dem Hinweis, nur noch Sharing-Fahrzeuge gestattet.

Sie können in Ihrem Bericht auch noch lange behaupten, dass sei doch gut für das Gewerbe. Wie stellen Sie sich denn bitte Sharing beim Gewerbe vor? Da schütteln Sie den Kopf und behaupten, so sei das gar nicht gemeint. Aber Sie haben in Ihrem Gegenvorschlag keine Ausnahmeregelung für das Gewerbe vorgesehen. Also müssen wir davon ausgehen, dass Sie auch das Gewerbe entsprechend verpflichten wolle. Am Schluss zählt das Gesetz, nicht das, was sie in den Medien sagen. Auf Ihr Modell für Gewerbe-Sharing, wo der Handwerker dann einen Wagen mit Werkzeug mieten kann, bin ich sehr gespannt. Das zweite “pièce de résistance”, das wir vor uns haben, ist die Bestimmung, wonach bis 2050 ausschliesslich umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten unterwegs sein sollen. Was es mit diesem Artikel auf sich hat, unterscheidet sich je nach dem, mit wem man spricht. Die einen wollen einfach proklamatorisch ein Ziel ins Gesetz schreiben, die anderen haben schon sehr konkrete Vorstellungen, was die nächsten Schritte sind. Hört man den Wortmeldungen des Kommissionspräsidenten und Verhandlungsvertretern der Kommissionsmehrheit zu, ist es eine Frage der Zeit, dass niemand mehr in diesem Kanton ein eigenes Auto haben soll. Ist das proklamatorisch gemeint, können wir es genauso gut sein lassen.

Selbstverständlich wollen wir klimawirksame Abgase reduzieren und bis 2050, mit aller grösster Wahrscheinlichkeit schon einiges vorher, sind die Benziner eh Geschichte. Kein Mensch braucht dann noch eine Regelung für 2050, die von der Realität überholt werden wird und damit von Anfang an nichts anderes als ein toter Buchstabe ist. Wir sind nicht Kalifornien mit knapp 40 Millionen Einwohnern, wo sich dank einer solchen Gesetzesbestimmung dann eine ganze Automobilindustrie umstellt. Lassen Sie doch auch in der Klimapolitik ein bisschen Realismus walten. Gute Gesetzgebung geht ein konkretes Problem mit einer konkreten Lösung an. Das kann selbstverständlich auch Zielsetzung beinhalten, aber dazu gehört eben auch die konkreten Massnahmen, die damit verbunden sind. Das konkrete Problem sind hier die klimawirksamen Abgase. Die konkrete Lösung ist die CO2-Abgabe auf Brennstoff, die derzeit im Bundesparlament beraten und beschlossen werden wird. Sie scheinen nicht zu begreifen, wie sehr Sie mit Ihrer Verkehrspolitik auf unserer Seite für verhärtete Fronten sorgen. Sie scheinen nicht an einem konstruktiven Dialog interessiert zu sein, sondern knappen Mehrheitsentscheid, mit der Konsequenz, dass wir in den letzten drei verkehrspolitischen Abstimmungen vor dem Volk gescheitert sind. Geht es Ihnen wirklich nur um den Klima- und Umweltschutz? Dann können Sie unseren Anträgen folgen.

Denn wir möchten wie Sie hin zu einem umweltfreundlichen Verkehr, der aber aus unserer Sicht auch umweltfreundliche Autos beinhaltet. Sie beklagen sich über Lärm und Abgase, Elektro- und Wasserstoffautos lösen beides. Lassen Sie mal ein Elektroauto neben einem Tram fahren, die Elektroautos sind sogar so leise, dass aus Sicherheitsgründen Lautsprecher eingebaut werden müssen. Folgen Sie den Anträgen nicht, dann machen Sie damit einmal mehr klar, dass es eben doch nicht nur um den Umweltschutz geht, eben doch nicht nur um Lärm und Abgase, sondern dass Sie das Auto einfach grundsätzlich nicht in der Stadt haben wollen. Die Argumente Lärm und Abgase kommen Ihnen aufgrund der technologischen Entwicklung langsam abhanden, deshalb brauchen Sie ein neues Argument, nämlich die Flächeneffizienz. Die vorigen hatten Effizienzprobleme, der mobilisierte, motorisierte Kollektivverkehr, ist Ihnen dabei einerlei, weil Ihnen offensichtlich die individuelle Mobilität generell suspekt ist. Kehren wir doch zurück zum Sinn und Geist der Initiative. Zurück zu “Zämme besser”, ergreifen Sie nicht nur unsere Hand, sondern unseren ganzen Arm, den wir Ihnen mit unseren konstruktiven Vorschlägen anbieten. Verbinden wir die Umwelt und klimapolitische Zielsetzungen, die wir teilen, mit der Forderung der Initianten, endlich Schluss zu machen mit dieser unsäglichen Politik des Gegeneinanders. Für die Verkehrspolitik in diesem Kanton wäre sehr viel gewonnen.

Thomas Müry (LDP): Auch ich bin Mitglied der UVEK, gleich wie André Auderset, wenn er die Minderheit vertritt, können Sie sich ausrechnen, dass ich sehr wahrscheinlich als Fraktionssprecher nicht etwas anderes sagen werde, als André Auderset bereits betont hat. Ein paar Gedanken möchte ich aber zusätzlich noch beitragen. Auch mir geht das mit der Flächeneffizienz nicht so recht in den Kopf. Bezieht sich diese Flächeneffizienz nur auf den MIV oder gibt es Flächeneffizienz für alle Verkehrsmittel? Wenn ich sehe, mit welchem Engagement moderne Formen der Mobilität, wie zum Beispiel Mietvelos, Elektrovelos, diese Trottinetts, usw. propagiert werden, weitere dreitausend zur Verfügung stehen müssen und dann geht man gleichzeitig und nimmt an, akzeptiert voll, dass man diese selbstverständlich hinstellen kann, wo man will. Laufen Sie mal durch die Stadt und schauen Sie das totale Chaos an, das besteht, weil sie wirklich überall herumliegen oder stehen oder geschmissen werden, ob das dann wahnsinnige flächeneffizient ist, wenn diese Fahrzeuge überall am Boden liegen, einfach liegen gelassen werden, ist eine Frage, die bei mir nicht beantwortet werden kann.

Zum Thema Reduktionsziel, welches der Kommissionspräsident erwähnt hat. Es ist immerhin auch der zuständige Regierungsrat, der einsieht und uns auch gesagt hat, dass das 10%-Ziel absolut illusorisch ist. Wegen was wollen Sie denn das völlig illusorische Ziel durch alle Böden durch festgehalten haben und protestieren lauthals dagegen, wenn man sagt, dass man es zugegebenermassen sowieso nicht kann erfüllen? Dann kann man es gerade so gut weglassen, was ich sinnvoll fände. Die andere Theorie von, man will mehr Arbeitsplätze schaffen, bin ich sehr dafür. Wir sind stolz darauf, dass die Bevölkerung zunimmt, aber gleichzeitig bilden wir uns ein, dass diese Menschen, die hierherziehen und die Menschen, die zusätzlich hier arbeiten, bitteschön nicht die Wahl haben sollen, mit was für einem Fahrzeug sie kommen können und müssen. Generell kann ich die Oberlehrermentalität von gewissen politischen Kreisen, die durch alleweil neue Gesetze und Verordnungen den Menschen in unserer Stadt gängeln wollen, überhaupt nicht akzeptieren.

Selbstverständlich, er ist auch liberal und das passt nicht zu den Liberalen, jawohl, darum bin ich auch liberal, weil ich finde, es kommt sehr viel auf die Eigenverantwortung an. Ich sage Ihnen ein Beispiel. Wie Sie sich alle ausrechnen können, viele wissen es, ich bin nicht nur Besitzer von einem Auto, ich bin auch Besitzer von einem schweren Motorrad. Umgekehrt fahre ich, und es käme mir nie etwas anderes in Sinn, doch selbstverständlich entweder mit dem Velo hierhin in den Grossen Rat. Gut, ich gebe zu, ich bin ein bisschen älter geworden, wenn es schlechtes Wetter ist, komme ich mit

dem Tram. Ich habe auch ein GA. Selbstverständlich habe ich ein GA. Sie werden denken, der kann sich das offensichtlich leisten, ich will mir das auch leisten, weil mir der öffentliche Verkehr ein grosses Anliegen ist. Ich fahre mit der Eisenbahn nach Zürich meine Grosskinder besuchen. Es fällt mir nicht im Traum ein, dorthin mit dem Auto zu gehen, glauben Sie wirklich, dass es nur solche Einzelfälle sind, wie der Müry, der sich etwas überlegt und darum nicht mit dem MIV in die Stadt fährt? Trauen Sie den Bürgerinnen und Bürger von unserer Stadt nicht zu, dass sie selbst merken, dass das motorisierte in der Stadt herumfahren völlig sinnlos ist? Ich bitte Sie, folgen Sie der Minderheit, wir haben um einen Kompromiss gerungen, wir waren sogar bereit noch weiterzugehen, die ausgestreckte Hand ist bis jetzt leider noch nicht ergriffen. Folgen Sie der Minderheit. Sie leisten der Bevölkerung und dem Umweltschutz einen grösseren Dienst, als wenn Sie der Mehrheit folgen.

Christian Griss (CVP/EVP): Die Initiative mit dem Namen “Zämme fahre” tönt gut, ist sicherlich, heute würde man sagen, sexy, aber es ist eine Theorie oder eine Idee dahinter, welche aus unserer Sicht nicht realistisch ist. Der Platz ist beschränkt, Prioritäten müssen gesetzt werden und wenn wir europaweit schauen, sind die mittelalterlichen Kernstädte überall umgewandelt worden zu einer Fläche, auf welcher die Priorität beim Langsamverkehr, bei Fussgänger und auf öffentliche Verkehrsmittel gesetzt wurde. Dies ist auch in Basel so. In den letzten 30 Jahren wurde die Innenstadt wirklich wiederbelebt und zugunsten der Fussgänger und der öffentlichen Verkehrsmittel gebaut oder strukturiert. Dies dürfen und wollen wir von der CVP/EVP-Fraktion nicht zurückdrehen, es soll in diese Richtung weitergehen. Aber wir wollen auch keine Diskriminierung einzelner Verkehrsträger und wir wollen vor allem eine realistische und auch umsetzbare Verkehrsplanung. Die CVP-Fraktion hat schon vor zwei Jahren in einer Motion gefordert, dass diese Limitierung auf 10% aus dem Umweltschutzgesetz eliminiert werden soll, diese Motion wurde leider damals abgelehnt. Wir sind aufgrund von dieser Voraussetzung dezidiert der Auffassung, dass der vorliegende Gegenvorschlag von der Regierung, von der Minderheit unterstützt werden soll und wir die Chance jetzt nützen müssen, unsere Verkehrspolitik nachhaltig und auch längerfristig in diese Richtung zu entwickeln und der Innenstadt auch wirklich eine Chance geben, eine gute, qualitativ hochstehende Entwicklung auszuführen. In diesem Sinne bitten wir Sie, die Initiative abzulehnen, ebenso den Vorschlag der Mehrheit und der Minderheit und der Regierung zu folgen.

Lisa Mathys (SP): Das waren spannende Wochen, so viele Gegenvorschläge und Versionen von Gegenvorschlägen hat die Welt oder zumindest unser Kanton wohl noch nie gesehen, aber vor allem hätte ich nie gedacht, dass unser UVEK-Mehrheitsvorschlag als extrem und als radikal verschrien werden würde. Heute kam noch linksradikal als Attribut dazu, er ist es nicht. Liebe Mitmenschen, sind wir wirklich so unflexibel im Denken, dass wir eine Zielsetzung für in 30 Jahren als radikal bezeichnen? Noch dazu, wenn es dabei um eine Entwicklung geht, bei der nun wirklich absehbar ist, dass es sowieso in diese Richtung geht. Die SP-Fraktion folgt dem Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit. Wir sind überzeugt, dass er der absehbaren Entwicklung Rechnung trägt und richtige Ziele steckt. Eine 180 Grad-Wende und damit den Weg zurück in die Vergangenheit, das ist auch in der Verkehrspolitik die falsche Richtung, davon ist die SP-Fraktion überzeugt. Basel profitiert von der bis heute erzielten Verkehrsreduktion, auch wenn leider das gesetzlich festgelegte Ziel von 10% verfehlt wurde. Etwas mehr Platz, etwas weniger schlechte Luft, etwas weniger Motorenlärm haben wir immerhin erreicht. Es ist kein Zufall, dass die Einwohnerzahl wieder steigt in Basel, insbesondere junge Familien leben wieder gerne und aus Überzeugung in der Stadt. Dies verdanken wir ohne jeden Zweifel auch der Verkehrsreduktion und diesem Erfolg, heute übrigens zum Beispiel durch sogenannte Verkehrsbeschränkungen, welche die Ratsrechte unbedingt aus dem Gesetz rausstreichen will. Solche Verkehrsbeschränkungen sind zum Beispiel das Nachfahrverbot durchs Gundeli. Ich möchte eine einzige Gundelianerin oder einen einzigen Gundelianer sehen, die oder der diese Errungenschaft preisgeben möchte. Die Initianten und die Bürgerlichen wollen diese Massnahme aber gerade aus dem Gesetz streichen und rückgängig machen. Gundeli aufgepasst. Früher wurde in der Verkehrsplanung alles ums Auto herum arrangiert und geplant. Diese Logik ist heute Vergangenheit. Heute schauen wir auch wieder auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden und auf deren Bedürfnisse, weil uns das auch als Gesellschaft nützt. Sie machen nämlich weniger Dreck, weniger Lärm und brauchen weniger Platz.

Dieser Platzanspruch ist ein wichtiger Punkt, der der Gegenvorschlag der UVEK miteinbezieht. Zur Veranschaulichung erinnere ich gerne an das berühmte Foto, wie viel Platz die Fahrzeuge für den Transport von 69 Personen einnehmen, je nachdem, welches Transportmittel man wählt. Es ist so offensichtlich, dass Flächeneffizienz miteinbezogen werden muss, wenn man von umweltfreundlichem Verkehr spricht, gerade in einem kleinflächigen und dicht bebauten Kanton wie dem unseren. Neben gesunder Luft ist auch dieses Gut mehr als nur knapp hier in Basel. Wir können nicht zusätzlichen Boden dafür herbeizaubern und zubetonieren. Deshalb ist es auch sehr wichtig, nicht wieder eine Verkehrszunahme vorzusehen im Gesetz, denn damit verlieren wir wertvollen Platz für die Menschen und das ist eine zusätzliche, einseitige Belastung der Bevölkerung, Daniela Stumpf.

Der Gewerbeverband und seine politischen Vertreter/innen sagen, dass heute das Auto immer zu kurz komme. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist wie die Leute, die meinen, die Männer kommen immer zu kurz, weil man heute endlich auch Frauen fördert. Es ist schlicht eine Korrektur von dem, was lange eben in die andere Richtung im Ungleichgewicht war. Wir stellen langsam wieder ein Gleichgewicht her, sodass der Verkehr nicht das Leben aus der Stadt verdrängt. Das ist “Zämme”. Was Sie wollen, Luca Urgese, André Auderset, Daniela Stumpf und Konsorten, ist zurück ins Zeitalter, indem der MIV alles andere verdrängen darf. Wenn der Gewerbeverband und seine Followers nun aber genau dorthin zurück wollen in die Zeit, als die Zunahme des Verkehrs als selbstverständlich gegeben galt und aus Zeichen einer gesunden Gesellschaft, dann kann ich das nicht verstehen. Wollen Sie wirklich zurück zur Logik der Vergangenheit? Glauben Sie nicht an eine Weiterentwicklung und an eine Veränderung der Mobilität? Und, das ist eigentlich die Gretchenfrage, sind Sie wirklich nicht bereit, das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen? Denn das sind Sie nicht, wenn Sie zum Ziel, dass es in 30 Jahren nur noch umweltfreundlichen Verkehr geben soll, nicht Ja sagen können.

Sogar der Bund hat für 2050 das Netto-Null-CO2-Ziel beschlossen. Die Staatengemeinschaft bei der Unterzeichnung des Abkommens in Paris ebenso. Wir haben den Klimanotstand anerkannt und trotzdem sind wir nun nicht einmal dazu bereit, bis 2050 eine umweltfreundliche Mobilität hinzubekommen. Wie erklären Sie das? Zum einen dem Bundesrat, zum anderen und vor allem aber den nächsten Generationen. Bereits heute haben rund Zweidrittel der Menschen, die in Basel-Stadt leben, kein Auto. Diese Zweidrittel wissen, dass die Zielsetzung des Mehrheits-Gegenvorschlages nicht radikal ist, sondern eine ganz normale Art in Basel zu leben. Wer ein Auto wirklich braucht, wird es weiterhin besitzen und benutzen. Mit den richtigen Massnahmen und mit der absehbaren Weiterentwicklung der Mobilität werden das immer weniger sein, wie gesagt, schon heute sind es Zweidrittel. Der Gegenvorschlag der Mehrheit sieht eine Förderung innovativer Verkehrsformen und Modelle vor. Das Gewerbe darf also frohlocken von solchen Aussichten. Förderung von Innovation, das ist eine Chance für alle, die Ideen haben und Angebote entwickeln können und wollen. Und noch etwas zum Gewerbe. Auch die traditionellen Branchen profitieren davon, wenn nicht Krethi und Plethi allein, jede und jeder für sich in seiner Kiste in der Stadt rumkurvt, so Stau macht und es fürs Gewerbe kein Durchkommen gibt. Niemand bestreitet, dass ein beladenes gut genutztes Fahrzeug flächeneffizient genug ist. Wenn aber der andere Verkehr, der nüchtern betrachtet nicht Sinn macht, wenn dieser Verkehr verschwindet, haben die Gewerblerinnen und Gewerbler zum einen keine Wartezeit mehr, sondern freie Fahrt, und zum anderen finden sie auch einen Parkplatz, aber dazu kommen wir ja später noch. Die SP-Fraktion sagt Ja zu einer Mobilität in Basel, die Platz lässt für die Menschen und für den Verkehr, den es wirklich braucht. Die SP-Fraktion will, dass umweltfreundlicher Verkehr gefördert wird und die SP-Fraktion denkt zusammen mit der UVEK-Mehrheit vernetzt, bezieht nicht nur Emissionen und Klimaschutz, sondern auch den Platzverschleiss in die Überlegungen mit ein und ein weiterer Vorzug des Vorschlags, er verknüpft die Verkehrspolitik mit dem Energiegesetz. Energiepolitik kann man eigentlich gar nicht ohne Mobilität denken, deshalb ist eine Verknüpfung im Gegenvorschlag so vorgesehen, das wurde ausgeführt.

Zusammenfassend. Wir haben heute die Möglichkeit eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes vorzunehmen, die sich nicht auf Fahrzeugarten oder Namen einschiesst, sondern die Kriterien definiert für die Richtung, in welche sich der Verkehr in Basel entwickeln soll. Wir haben und das ist ein Kompromiss, das Reduktionsziel gemäss dem Wunsch der Initianten aus dem Gesetz gestrichen, wollen aber nicht nach vorgestern reisen und wieder eine Zunahme vorsehen. Wir sind bereit eine Stabilisierung der Verkehrsmenge zu akzeptieren. Das ist ein Kompromiss. Wir haben eben nicht daran festgehalten, dass das Reduktionsziel im Gesetz bleib, Thomas Müry. Er hat das vorhin behauptet. Und wir wollen gleichzeitig, dass es vorwärts gehen kann mit neuen Verkehrsmodellen und -formen und sehen dafür Förderungsmassnamen vor. Wir arbeiten auf eine Zukunft hin, in der mehr Platz für die Menschen reserviert ist. So wie früher, als man noch ganz problemlos und selbstverständlich auf der Quartierstrasse spielen konnte. Der Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit betrachtet die Verkehrspolitik umfassend, reduziert sie nicht auf die Anzahl Räder an einem Fahrzeug oder daraufhin, wie man es steuert, sondern er definiert Umweltfreundlichkeit über Kriterien, die auch technische Entwicklungen und Neues zulassen, weil gerade der Zeithorizont bis 2050 noch so viele Fortschritte und so viel neues zulässt. Es ist ein Zeichen davon, dass Sie nicht in weiten Zeithorizonten denken wollen, wenn Sie diese einfachen, logischen Grundsätze, wie wir sie verfolgen, als radikal und als Verbot bezeichnen. Die SP-Fraktion bittet Sie, den Vorschlag der Mehrheit zu folgen und die Initiative abzulehnen.

Zwischenfrage

Pascal Messerli (SVP): Angenommen meine Mutter hat im Jahr 2051 einen Notfall. Darf ich sie dann in einem eigenen Auto besuchen oder benötige ich laut Definition der UVEK-Mehrheit ein Carsharing?

Lisa Mathys (SP): Kurze Gegenfrage. Wie wollen Sie wissen, ob 2051 dieses Verkehrsmittel die richtige Variante wäre, Ihre Mutter zu besuchen?

Jörg Vitelli (SP): In unseren Generationen haben wir drei Aufgaben, die wir lösen müssen. Das eine ist, das Wasser sauber zu bekommen, die Luft sauber zu bekommen und den Lärm in den Griff zu bekommen. Das erste Problem, das Wasser, das haben wir bis Ende vom letzten Jahrhundert gelöst mit den strengen Gesetzen zum Gewässerschutz. Leider war Basel-Stadt der letzte Kanton, der seine Abwässer gereinigt hat, aber er hat es dann doch auf die letzte Minute noch geschafft, weil wir gesehen haben, dass durch den unbeschränkten Wachstum in den 60er und 70er Jahren, wir nicht unbesehen mit Luft und Wasser und der Umwelt so weiter machen können. Und jetzt haben wir die Aufgabe in diesem Jahrhundert oder die Mitte dieses Jahrhunderts, die weiteren Themen in den Griff zu bekommen. Das ist die Luft sauber zu bekommen und auch den Lärm in den Griff zu bekommen, dass auch alle ohne Lärm gut wohnen können. Bei der Energie haben wir bei den Heizungen das Energiegesetz in Basel-Stadt verabschiedet, das verlangt von allen Hausbesitzern, dass wenn sie die Heizungen erneuern, müssen sie umstellen auf erneuerbare Energien, sei es Fernheizung, Wärmepumpe, Pelletheizung oder vielleicht andere Formen. Das ist akzeptiert und alle finden das gut, dass jeder Hausbesitzer entsprechend seine Investition tätigen muss. Damit verbunden sind natürlich auch gewisse Lärmemissionsreduktionen bei den Heizungen. Beim Verkehr wollen wir jetzt eigentlich genau das gleiche Problem in den Griff bekommen bis Mitte von diesem Jahrhundert, indem diese 40% Luftverschmutzung und auch der Lärm entsprechend reduziert werden müssen. Denn das ist ein Gebot der Stunde, wenn wir in guter Wohnqualität hier in der Stadt im urbanen Raum zusammenleben wollen. Die BVB machen einen ersten Anfang, das haben wir hier in diesem Haus beschlossen, dass BVB-Gesetz wurde geändert, dass die BVB bis 2027 auf erneuerbare Energien umstellen müssen, das heisst, sie sind jetzt daran die ganze Busflotte entsprechend umzurüsten und wir bekommen hier dann eine Vorlage für Elektrobusse, die einerseits energieeffizient sind, anderseits aber natürlich sehr wichtig, das ganze Lärmproblem in den Griff bekommen. Das ist ein sehr wesentlicher Punkt.

Wenn wir jetzt beim Individualverkehr in Basel-Stadt auch das gleiche Ziel in 30 Jahren fordern, kommt der Aufschrei und man sagt, das ist nicht möglich, das sei ein Verbot für das Halten von privaten Fahrzeugen. Ich weiss nicht, woher die Fantasie stammt, dass man in 2050 kein privates Fahrzeug mehr haben darf, das müsste mir noch jemand erklären, wo das im Gesetz steht oder wie das entsprechend interpretiert wird. Das ist die Freiheit, jeder darf weiterhin ein Fahrzeug haben, aber er muss bis 2050 ein entsprechendes Automobil beschaffen, das mit erneuerbaren Energien und Flächeneffizienz ausgerüstet ist. Was heisst das. Wir haben eine durchschnittliche Lebensdauer bei den Autos von acht bis maximum zehn Jahren. Jetzt sind wir im 2020, 2050 sind 30 Jahre, also spätestens beim dritten Zyklus, wo jemand ein Auto beschafft, muss er sicher auf eines mit Elektromobilität, vielleicht Wasserstoff oder vielleicht gibt es noch andere Möglichkeiten bis 2050, umstellen und ich glaube, das ist nicht zu viel verlangt. Wir in Basel-Stadt haben im Moment 62'000 Autos. In 30 Jahren 62'000 Autos auf erneuerbare und umweltfreundliche Energien umzustellen ist sicher keine Hexenarbeit und auch machbar von jedem Autobesitzer, wie ich gesagt habe, dass die entsprechend vom Zyklus die Autos erneuern. Von dort her möchte ich eigentlich bitten, dass wir die Mehrheitsanträge in der Kommission, wie wir sie besprochen haben hier im Grossen Rat, verabschieden und ich glaube, das ist auch wegweisend und zukünftig sehr allen dienend hier in der Stadt. Noch eine letzte Bemerkung. 1970 hatten wir 238'000 Einwohner mit 57'000 Fahrzeugen. Heute haben wir 200'000 Einwohner mit 62'000 Fahrzeugen, also wir haben weniger Einwohner mit mehr Fahrzeugen. Besser gesagt, in den 60er Jahren mit mehr Einwohnern, blühender Wirtschaft hat alles noch funktioniert und das Ganze ist auch vorwärts gegangen. Von dort her möchte ich bitten, den Anträgen der Mehrheit zuzustimmen.

Zwischenfrage

Eduard Rutschmann (SVP): Jörg Vitelli, was sagen Sie dazu, dass ich heute in der Zeitung lese, dass Sie ein Dieselfahrzeug fahren und heute und schon Jahre lang die Verbrennungsmotoren verfluchen?

Jörg Vitelli (SP): Das ist jetzt nicht verboten, Eduard Rutschmann, und bei der nächsten Erneuerung wird umgestellt.

Beat Leuthardt (GB): Ich vertrete hier die Interessen des ÖV, einerseits als Vorstandsmitglied der Interessengemeinschaft des öffentlichen Verkehrs IGöV, kommt dazu, als einen von der IGöV und den anderen Verbänden unterstützten Einsprechenden beim Verfassungsgericht betreffend die rechtliche Zulässigkeit der Autoinitiative. Dieses Urteil VG.2017.3 ist massgebend für die Frage, ob die Initiative, egal wie Sie bzw. ein Gegenvorschlag ausgestaltet ist, die Priorität des Trams, aber in gewisser Weise des übrigen ÖV beschränken kann oder nicht. Die gute Nachricht vorweg, gemäss Verfassungsgericht wird die Priorität des ÖV unter keinen Umständen eingeschränkt. Dies ist auch zuhanden des Protokolls wichtig festzuhalten. Ich zitiere Seite 8 des Urteils, wo das Gericht klar festhält, Zitat: "Der in der höherrangigen Bestimmung von § 30 Abs. 1 KV vorgesehene Vorrang des ÖV gegenüber anderen Verkehrsarten bleibt aber vorbehalten, soweit sich Interessenkonflikte durch verhältnismässige koordinative Massnahmen nicht vermeiden lassen". Verdeutlicht wird dies auf Seite 9. Zitat: "Wenn eine Behinderung oder Gefährdung anderer Verkehrsarten durch den ÖV mit verhältnismässigen Massnahmen ohne relevante Beeinträchtigung der Interessen des ÖV nicht vermeidbar ist, besteht ein unvermeidbarer Interessenkonflikt, bei dem gemäss § 30 zugunsten des ÖV zu entscheiden ist". Die abweichenden Formulierungen des Gewerbeverbandsdirektors bzw. in den KMU-News, Nr. 3.16 beispielsweise, sind gemäss Verfassungsgericht nicht relevant. Obwohl es beispielsweise im KMU-News heisst, Zitat des Gewerbedirektors: "Deshalb sollen alle Verkehrsteilnehmer gleich behandelt werden", ist falsch. Diese Aussagen, so das Verfassungsgericht, Seite 10, können den Rahmen der möglichen Auslegungen der Initiative von vornherein nicht beschränken. Gegenteils sei die Initiative selbst zugunsten des ÖV-Vorrangs formuliert, Zitat: "Die Initiative selbst verlangt eine Bevorzugung des Langsamverkehrs und des ÖV gegenüber dem MIV, soweit eine solche zum Schutz der Umwelt geeignet und erforderlich ist". Schliesslich hinterfragt das Verfassungsgericht kritisch eine Aussage des Regierungsrats in dessen Bericht 17.0552.01. Gemäss Regierungsrat suggeriert der Titel der Initiative, dass die Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmenden das zentrale Anliegen der Initianten bilde, das Verfassungsgericht verwirft diese Annahme, Zitat: "Soweit damit gemeint sein sollte, das zentrale Anliegen bestehe in einer absoluten Gleichbehandlung der Verkehrsarten, könnte der Interpretation des Regierungsrats jedoch nicht gefolgt werden". Das Verfassungsgericht zitiert dann auch noch den Grossen Rat im ähnlichen Sinne in seiner Eingabe, immer im Rahmen der Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit. Schliessich beugt das Verfassungsgericht auch noch allfälligen Schlaumeiereien vor, man dürfe die einzelnen Vorschriften im Strassenverkehrsgesetz nicht mehr oder nur abgeschwächt anwenden. Dass man beispielsweise einparken dürfe, obwohl das Tram hinten sich nähert. Dadurch, dass in der Initiative der Begriff der verkehrsbeschränkenden Massnahmen fehle, werde die Durchsetzung des ÖV-Vorrangs überhaupt nicht verunmöglicht, denn Zitat: "Soweit es sich dabei um bauliche Massnahmen handelt, können diese unter die in § 13 Abs. 3 der Initiative weiterhin aufgeführten baulichen Massnahmen subsumiert werden. Soweit verkehrsbeschränkende Massnahmen rechtlicher Natur zur Diskussion stehen, ergibt sich die Möglichkeit der Anordnung von funktionellen Verkehrsbeschränkungen bereits aus Art. 3 Abs. 2 und 4 des Strassenverkehrsgesetzes". Fazit, ich halte daher nochmals ausdrücklich fest, was immer Sie hier im Finetuning verändern oder verschlimmern sollten aus meiner Sicht, um den Vorrang des Trams und auch des übrigen ÖV zu begrenzen, Sie können es rechtlich nicht. Und auch die Verwaltung darf es nicht, weder zugunsten des MIV noch zugunsten anderer individualistischer Verkehrsformen.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Wir Grünliberalen sind für den Gegenvorschlag der Mehrheit der UVEK mit einem Änderungsantrag, Sie haben es wahrscheinlich gesehen. Aber dazu gleich vorweg eine Klarstellung, die mir und uns wichtig ist. Dass wir hier dafür sind bedeutet nicht, dass damit Autos verboten werden oder der Verbrennungsmotor oder Leute enteignet werden und der Sozialismus ausbricht. Das wurde wiederholt öffentlich so gesagt und von den Medien

vielfach so kommuniziert, es ist aber fasch. Das wäre aufgrund übergeordneten Rechts nicht möglich und es steht auch nicht so im Gesetz, das uns hier vorliegt. Regierungsrat Hans-Peter Wessels hat nochmals explizit darauf hingewiesen, der Kanton kann fördern und er kann lenken, er kann aber niemandem das Auto verbieten. Also Pascal Messerli, Sie können Ihre Oma besuchen und auch Jörg Vitelli, man muss dann nicht ein Elektroauto anschaffen, man kann eines behalten. Dass hier der Sprecher der Minderheit der UVEK diese Falschaussagen nochmal öffentlich wiederholt, das finde ich unerträglich und hier suggeriert, es gebe eben dieses Verbot, weil erstens, nochmals, im Gesetz steht ein Ziel, nicht ein Muss, es ist nicht eine Verpflichtung, sondern ein Ziel an den Kanton, ausschliesslich umweltfreundlich zu werden und zweitens, André Auderset, Sie haben es ja selber gesagt, es wäre nicht möglich, dass ASTRA das bestätigt und es will auch niemand, das ist nicht so gemeint, also hören Sie bitte auf, diese Aussagen zu machen und diese, ich kann es nicht anders sagen, Fakenews zu verbreiten. Wenn man das so verbreitet, dann ist das wirklich bewusste Falschaussage, Hans-Peter Wessels hat das entsprechend auch qualifiziert.

Nun zum Inhalt des Gegenvorschlags der UVEK-Mehrheit. Er ist ein guter Kompromiss, was ja in Abrede gestellt wurde. Warum ist er ein guter Kompromiss, er konzentriert sich eben auf die Umweltfreundlichkeit der Verkehrsträger und kommt weg von diesem Ausspielen Auto, Velo, ÖV, usw. Raphael Fuhrer hat das nochmals betont, Hans-Peter Wessels auch, dass genau das eigentlich das Ziel ist und eigentlich ist es genau das, was die Initiative “Zämme besser” will, aber eben auf der Basis der Umweltfreundlichkeit. Das ist Realitätssinn, meine Damen und Herren. Wir müssen umweltfreundlicher werden und nicht uns gegeneinander ausspielen. Wir besprechen hier auch das Umweltschutzgesetz. Dieses Ziel der Umweltfreundlichkeit zeigt sich zum Beispiel in der Formulierung, dass der umweltfreundliche Verkehr bevorzugt werden soll. Nicht das Velo oder der ÖV soll bevorzugt werden, sondern der umweltfreundliche Verkehr. Also wird das umweltfreundliche Auto im Prinzip gleichgestellt mit Velo und ÖV. Liebe bürgerliche Kolleginnen und Kollegen, wenn ich Ihren Minderheitsvorschlag ansehe und Ihre Anträge, wollen Sie sich ernsthaft gegen mehr Umweltfreundlichkeit des Verkehrs einsetzen? Das ist eine Offenbarung für die Wahlen, das ist sehr schön, dass wir das jetzt wissen.

Ein zentraler und für uns entscheidender Punkt ist der Klimaschutz und die Dekarbonisierung der Autoflotte. Hier war der Regierungsrat leider etwas enttäuschend lau. Mit der von der UVEK formulierten Zielsetzung sollen bis 2050 keine fossilbetriebenen Autos mehr fahren. Das ist in 30 Jahren, da lebe ich wahrscheinlich gar nicht mehr. Das ist eigentlich gar kein Ziel, das ist auch nicht radikal, das ist doch eine Selbstverständlichkeit. Vor 30 Jahren wusste man auch schon, dass der Klimawandel ein massives Problem ist und das war bekannt. Im Verkehr, haben wir gehört, ist kaum etwas gegangen, jetzt geben wir uns nochmals 30 Jahre Zeit. Will sich also hier im Saal ausser der SVP tatsächlich jemand dafür einsetzen, dass in 30 Jahren in Basel verbreitet noch Diesel- oder Benzinautos rumfahren? Wenn Sie gegen eine solche Zielsetzung stimmen, liebe bürgerliche Kolleginnen und Kollegen, dann haben Sie sich von der Klimapolitik endgültig verabschiedet und Sie müssen tatsächlich etwas erklären, wie Lisa Mathys gesagt hat, aber nicht nur der nächsten Generation, sondern auch Ihren Wählerinnen und Wählern. Es gibt bei der Zielsetzung 2050 nur einen eingebrachten ernsthaften Diskussionspunkt und das ist die Frage der Flächeneffizienz. Da kommen wir mit unserem Antrag darauf zurück und dann erkläre ich das auch weiter.

Ein weiterer Kompromiss des Gegenvorschlags der UVEK ist, dass wir das Ziel von minus 10% Autoverkehr fallen lassen. Der MIV soll aber nicht mehr weiter wachsen. Das ist doch ein sinnvolles Ziel, es wurde gesagt, sonst produzieren wir einfach mehr Stau, denn wir haben schlicht nicht die Flächen für mehr Strassen in der Stadt. Das sagt auch die CVP mit Christian Griss und da helfen auch neue unterirdische Autobahnen nicht, der Verkehr verstopft die Stadt ja dann trotzdem. Was wir brauchen ist Innovation und Intelligenz und das fordert der UVEK-Gegenvorschlag. Unser Fazit, der Gegenvorschlag der UVEK spielt eben nicht die Verkehrsträger gegeneinander aus, sondern setzt auf Umweltfreundlichkeit, umweltfreundliche Verkehrsmittel sollen bevorzugt werden. Wir werden mehr Innovation, mehr Intelligenz und mehr Zukunftsfähigkeit erhalten mit diesem Gegenvorschlag.

Zwischenfrage

Pascal Messerli (SVP): David Wüest-Rudin, Sie haben gesagt, das mit dem Privateigentum steht nicht im Gesetz. Da haben Sie Recht, aber ist Ihnen bewusst, dass bei einer Gesetzesauslegung sämtliche Materialien beigelegt werden und in der Definition der UVEK-Mehrheit steht, dass umweltfreundliche Fahrzeuge definiert sind, wenn mehrere Personen drinsitzen, also die Eigentumsgarantie indirekt dann trotzdem in diesen Materialien infrage gestellt wird?

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Der Regierungsrat kann doch nicht gegen Verfassung, Bundesrecht und ohne kantonale gesetzliche Grundlage einen solchen massiven Eingriff im Eigentumsrecht vornehmen. Kann er nicht, es ist nicht wahr, akzeptieren Sie das doch mal.

Pascal Messerli (SVP): Es wurde jetzt schon sehr viel gesagt, ich möchte nicht alles wiederholen. Der Präsident der Kommissionsminderheit André Auderset, Fraktionskollegin Daniela Stumpf, Kollege Luca Urgese, etc. haben die wichtigsten Dinge bereits gesagt. Ich möchte noch auf einzelne Punkte eingehen. Die Initiative ist mit 3’000 Unterschriften zustande gekommen und hier kommt die Haltung gegenüber dieser Initiative hervor. Ja, das ist jetzt rückständig, das führt uns zurück in die 60er Jahre, das ist ganz schlimm, ganz umweltunfreundlich, meine Damen und Herren, in erster Linie ist es eine Volksinitiative, welche mit über 3’000 Unterschriften zustande gekommen ist. Das sollte man erst hin auch mal respektieren und nicht einfach nur sagen, das führt uns jetzt in die Steinzeit zurück. Wie ist die Konstellation weitergegangen, man wollte diese Initiative für rechtlich ungültig erklären. Natürlich ohne irgendwelche rechtlichen sauberen Argumente, man sagt dann einfach, das sei ungültig, wie man ja auch sehr viele andere Initiativen für ungültig erklärt, wenn einem die Initiative nicht passt. Das wurde aber knallhart vom Appellationsgericht abgeschmettert. Dann kommt ein Gegenvorschlag, welcher komplett in die andere Richtung zielt. Gäbe es eine goldene Himbeere für den

schlechtesten Gegenvorschlag aller Zeiten, Sie hätten nicht nur diesen Preis gewonnen, sondern Sie hätten auch den Preis für das Lebenswerk gewonnen für den schlechtesten Gegenvorschlag aller Zeiten.

Einfach noch einmal ein paar Punkte, die dieser Mehrheitsbericht beinhaltet. Die Eigentumsgarantie. Es stimmt, es steht nicht im Gesetz drin, dass die Eigentumsgarantie gefährdet ist, dass man ein eigenes Fahrzeug fahren kann, aber in der Definition der UVEK-Mehrheit steht drin, dass Umweltfreundlichkeit definiert ist, wenn mehrere Personen in einem Auto drin sind. Da komme ich zur Zwischenfrage zurück, welche Lisa Mathys gestellt hat, nach dieser Definition könnte ich ab 2051 nicht mehr meine Mutter besuchen gehen, wenn es ein Notfall ist. Und ich weiss jetzt schon, dass ich auch im Jahr 2051 dann persönlich alleine zu meiner Mutter fahren möchte und kein Carsharing haben möchte. Klar, Carsharing ist etwas Gutes, es braucht diese Digitalisierung und die Zeit wird sich entwickeln, da gebe ich Lisa Mathys 100% Recht. Ich weiss auch nicht, wie es 2050 generell aussehen wird, aber es wird sicherlich 2050 einzelne, intimere Momente vielleicht auch geben, welche man alleine und ohne Carsharing benutzen wird. Und wenn man noch nicht weiss, wie es 2050 aussehen wird, dann muss man gerade nichts ins Gesetz schreiben, sondern diesen Handlungsraum offen lassen, wie es 2050 sein wird und sich jetzt nicht mit Gesetzen selber das Leben schwer machen, wenn wir dann nichts mehr dagegen machen können.

Wenn Kollege David Wüest-Rudin sagt, es braucht eine gesetzliche Grundlage, um die Eigentumsgarantie einzuschränken, ja, das wäre ja die gesetzliche Grundlage, welche wir genau bemängeln bei dieser Ausmehrung von diesen verschiedenen Abänderungsanträgen. Ich glaube, die Bevölkerung hat in den letzten Jahren gezeigt, dass wir keine ideologische Verkehrspolitik wollen. Wir haben den Veloring klar abgelehnt, wir haben die Strasseninitiative ganz klar abgelehnt, welche in eine ähnliche Richtung wollte, wir haben auch das Erlenmatttram abgelehnt. Die Bevölkerung möchte eine rationale, vernünftige Verkehrspolitik, wie die Kommissionsminderheit, die die Abänderungsanträge zumindest wollen, wo alle beteiligt werden und nicht derartige Einschränkung der Eigentumsgarantie, dass man private Fahrzeuge verbietet, dass man nicht alleine irgendwo hinfahren kann, keine Ausnahme fürs Gewerbe, etc. Die Liste ist sehr lang, welche Leute das alles betreffen würde, also dementsprechend bitte ich Sie, den Anträgen der Kommissionsmehrheit nicht zu folgen, sondern den Abänderungsanträgen der bürgerlichen Parteien zu folgen und mit ihr einen richtigen Gegenvorschlag haben und nicht einen Gegenvorschlag, der total in die andere Richtung zielt und dermassen respektlos gegen eine demokratisch zustande gekommenen Initiative ist und dementsprechend nicht als Gegenvorschlag gewürdigt werden kann

Andrea Elisabeth Knellwolf (CVP/EVP): Ich bin ebenfalls der Meinung, dass die Materialien, die hier entscheiden zu einem entsprechenden Gesetz, beigezogen werden müssten, das ist unser demokratischer Ablauf. Das kann man nicht verneinen, dass dies eine wesentliche Rolle spielen wird. Warum wir von der CVP/EVP-Fraktion gegen den Mehrheits-Vorschlag der UVEK sind, ist auch entscheidend damit begründet, dass wir hier Detailregelungen besprechen, welche erst in geraumer Zukunft, die wir überhaupt nicht kennen, was die Verkehrstechnologie betrifft, regeln sollen. Ich finde, das ist ein ziemlicher Unsinn, das dürfen wir nicht machen, damit zementieren wir Grundlagen, die dann vielleicht überhaupt nicht mehr stimmen. Darum bitte ich Sie, diese UVEK-Mehrheit ebenfalls abzulehnen und wir kommen dann noch darauf zurück, wenn es um die Abänderungsvorschläge der bürgerlichen Parteien geht. Diese Abänderungsvorschläge, die sehen wir als sehr vernünftig an, die sind sehr nahe am Vorschlag des Regierungsrates und diese werden wir unterstützen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Nach den Voten insbesondere von Lisa Mathys und auch von David Wüest-Rudin will ich nicht mehr viel sagen. Vielleicht noch ein paar Punkte trotzdem, die mir wichtig scheinen. David Wüest-Rudin hat sehr eloquent und deutlich darauf hingewiesen, dass viele Argumente, die jetzt insbesondere von der Seite Minderheit vorgebracht worden sind, heute wirklich weder Hand noch Fuss haben und er hat sie als Fakenews bezeichnet. Ich kann das nur unterstreichen. Nach meiner Wahrnehmung sind dieser Seite einfach die Argumente ausgegangen und dann muss man halt Argumente erfinden, auch wenn sie noch so absurd sind wie irgendwie, das Privateigentum wird eingeschränkt und solche Dinge. Meine Damen und Herren, schauen Sie doch die Texte an, die vorliegen, darin ist davon absolut keine Rede. Natürlich gehören die Kommissionsberichte der Mehrheit und der Minderheit zu den Materialien, wir werden dann, Andrea Knellwolf, später bei den Interpretation, was wohl der Gesetzgeber gemeint haben könnte mit diesen Gesetzen, herbeigezogen, aber auch die Debatte, die wir heute führen und die aufgenommen wird und ein Wortprotokoll davon erstellt wird, auch das gehört selbstverständlich zu den Materialen wie alle wissen, die hier drin sind. Also nochmals, von Einschränkung des Privateigentums, etc. ist da weit und breit keine Rede.

Vielleicht einfach noch an die Leute, die auch seitens der Minderheit Einhaltung der Demokratie und wie wichtig die demokratischen Prozesse sind, dass das eine Volksinitiative ist mit 3'000 Unterschriften, usw., die auf das hingewiesen haben, selbstverständlich ist das so, nur über was reden wir eigentlich. Wir reden über die Aufweichung einer minus 10%-Klausel und einfach zur Erinnerung, damit das die Minderheit nicht völlig verdrängt, diese minus 10% wurden in einer kantonalen Volksabstimmung deutlich angenommen. Wenn wir hier Änderungen vornehmen jetzt heute, sollten wir das auch mit grossem Respekt vor diesen minus 10% machen, die unser Stimmvolk beschlossen hat vor ungefähr zehn Jahren. Bitte vergessen Sie das nicht. Ich denke, sämtliche Gegenvorschläge, die heute vorliegen, Minderheit, Mehrheit und Regierung, die verabschieden sich ja von diesen minus 10% und setzen andere Ziele, die aus meiner Sicht wesentlich zukunftsfähiger sind, wesentlich intelligenter sind und auch den tatsächlichen Herausforderungen besser gerecht werden. Vor allem gelingt es uns auch mit sämtlichen Gegenvorschlägen, die heute auf dem Tisch liegen, uns quasi von dem Ausspielen einzelner Verkehrsträger gegeneinander zu verabschieden, indem wir eben verkehrsträgerübergreifend Ziele setzen. Ich halte das politisch für sehr klug und wäre wirklich froh, wenn Sie in diesem Sinne auch beschliessen könnten.

Umso weniger verstehe ich, das muss ich auch deutlich sagen, dass die Minderheit offensichtlich so vernarbt ist in die

Initiative des Gewerbeverbandes, der eben genau das Gegenteil macht. Der Titel heisst zwar “Zämme fahre mir besser”, aber die Initiative des Gewerbeverbandes macht nichts anderes als eben dieses Ausspielen der Verkehrsträger untereinander zu zementieren. Wir haben Jahrzehnte hinter uns, wo praktisch ausschliesslich das Auto als Verkehrsträger gefördert worden ist im letzten Jahrhundert. Autogerechte Stadt, Stadtumbauten, unter denen wir teilweise heute noch leiden. In den letzten Jahrzehnten hat man dann verstärkt wieder auf den öffentlichen Verkehr zum Glück gesetzt, auf eine fussgängerfreundliche Stadt, auf eine velofreundliche Stadt, wie es früher einmal war. Das bewährt sich sehr und von dem her auch mehr an die Minderheit gerichtet, ich finde, Ihren Gegenvorschlag sehr gut, akzeptabel durchaus, aber verabschieden Sie sich doch bitte von der Initiative des Gewerbeverbandes, diese ist wirklich schädlich und läuft den Interessen der Bevölkerung in unserem Kanton wirklich diametral entgegen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Hans-Peter Wessels attestiert mir Talent zur Demagogie. Wenn ich die eine Argumentationslinie vertrete, attestiert David Wüest-Rudin ein rhetorisches Talent, wenn er die Gegenargumente vertritt, nun, ich bin kein Freund übertriebener Harmoniebedürftigkeit, insofern belassen wir das. Nein, es sind eben nicht Fakenews, wie behauptet wird, die wir hier erzählen, es sind hier begründete Befürchtungen, was passiert, wenn solche Vorstellungen wie im sogenannten Gegenvorschlag der Kommissionsmehrheit durchkämen. Natürlich, da gebe ich Regierungsrat Hans-Peter Wessels recht, es steht nirgends im Gesetzestext, ab 2050 sind Benzin- und Dieselfahrzeuge in Basel-Stadt verboten, das wäre ja zu einfach und zu einfach angreifbar. Geschickt gemacht ist es ja schon. Es steht im § 13 Abs. 2 d) des Gegenvorschlags, dass der Verkehr in Basel ab 2050 ausschliesslich mit umweltfreundlichen Fahrzeugen durchgeführt werden muss und im gleichen § Abs. 1 wird genau definiert, was denn nach Meinung der Kommissionsmehrheit als umweltfreundlich zu gelten hat. Das gilt für Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind. Jetzt wollen Sie mir nicht sagen, irgendein Grüner wird dem Auto auch nur eine dieser Voraussetzungen attestieren, damit sind diese dann ausgeschlossen, weil nicht nach dieser Definition umweltfreundlich, und damit sind sie eben in Basel verboten. Das schleckt keine Geiss weg, auch nicht David Wüest-Rudin. Damit muss man jetzt einfach sagen, im Gesetz steht das so, wenn auch nicht genau so explizit, aber genauso wird es dann gehandhabt.

Das Verbot wird ja auch von Befürwortern gar nicht widersprochen oder bestritten. Wir haben heute Jörg Vitelli gehört, der sagt, in 30 Jahren wird es wohl möglich sein, bis dann haben sich doch die Leute, die ein Verbrennungsmotor besitzen, anders organisiert, das darf doch ihnen zugemutet werden. Fragezeichen stellen auch etwa das Votum von Lisa Mathys. Wer von uns hat gesagt, dass wenn diese Initiative ankommt, das Nachtfahrverbot auf den beiden Achsen des Gundeli rückgängig gemacht wird? Das habe ich jetzt wirklich nirgends gelesen, das steht auch nicht so im Gesetzestext, auch nicht verklausuliert. Und den Satz, wer meint, das Auto kommt zu kurz, der meint auch Männer kommen zu kurz, Lisa Mathys, diesen Satz dürfen Sie mir noch irgendwann mal so erklären. Sehr offen sind dafür die Erklärungen der Fraktionssprecherin der SP, dass man einem Verbot zustimmen müsse, wer das Pariser Abkommen erfüllen wolle. Ja, was nun? Verbot oder nicht Verbot und die Frage, Autoverbot, ja oder nicht, die kann man nicht anders sehen, wenn man das Wort “ausschliesslich” im Gesetz sieht und das ist dann kein Ziel, wie gesagt wurde, sondern das ist ein klares Verbot und nichts andres. Vielleicht lösen wir den Widerspruch anders, vielleicht kann tatsächlich beiden Seiten recht geben werden. Der Besitz, das Eigentum an einem Auto ist in Basel ab 2050 noch gestattet. Es muss einfach in der Garage bleiben.

Was uns von der Kommissionsminderheit fast noch mehr stört als diese doch unseres Erachtens sehr radikalen und fundamentalistischen Vorschläge dieses Gegenvorschlages, das Verschleiern, das Leugnen der wirklichen Absicht. Das hat Methode. Bei der Beratung über das heute oft zu Wort gekommene Reduktionsziel von 10%, da erklärte der damalige UVEK-Präsident salopp im Rate, das sei doch gar kein Problem, ein paar Velostreifen mehr, vielleicht noch ein Parkhaus im Elsass hinstellen, ein paar neue Buslinien vom Elsass und vom Badischen, dann könne man das locker erfüllen. Wir haben später gesehen, wir wissen heute, dass es nicht so einfach ist, es ist nicht machbar, schon gar nicht, wenn die Bevölkerung, die Anzahl der Arbeitsplätze steigen. Wir wissen aber genauso schon heute, was passiert, wenn wir das jetzt annehmen, was hier vorgeschlagen wird. Insofern ist es eben nicht, dass dieser Vorschlag mit der Zementierung des gegeneinander Ausspielens aufhört, wie gesagt wurde, nein, es wird nicht nur zementiert, es wird fest einbetoniert und damit sind wir weiterhin auch bei allen Warnungen sehr für die Initiative und wir sind vor allem gegen einen solchen Gegenvorschlag, dann lieber gar keinen.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Vielen Dank für diese engagierte und lange Debatte, mal nur zum Eintreten. Ich möchte auf ein paar Sachen noch eingehen. Es wurde von bürgerlicher Seite erwähnt, wir würden einknicken mit diesem minus 10% MIV-Ziel, dass wir das nun nicht mehr weiterverfolgen möchten und gleichzeitig, unser Gegenvorschlag sei eine radikale Verschärfung der jetzigen Situation. Da müssen Sie sich entscheiden, was Sie uns jetzt genau vorwerfen. Entweder knicken wir ein und geben auf oder wir verschärfen, aber beides können wir nicht machen. Sie müssen sich also entscheiden, was jetzt genau Ihr Vorwurf an uns ist.

Zweitens zu der Frage, geht es in unserem Gesetz um Enteignung oder Eingriffe ins Eigentum. Ich wollte das eigentlich später bringen, wenn wir tatsächlich über die Flächeneffizienz sprechen. Nein, natürlich geht es nicht darum. Es steht weder im Gesetz noch in unserem Bericht der Mehrheit dazu, dass Haushalte oder Unternehmen enteignet werden sollen, damit dieses Ziel erreicht wird. Die Formulierung ist klar, im Gesetz steht, der Regierungsrat und die Gemeinden sorgen dafür. Das ist eine Formulierung, von der kann man wirklich nicht ableiten, dass irgend nur jemand enteignet würde. Schauen Sie, wie haben seit den 80er Jahren Grenzwerte, was die Luftreinhaltung betrifft, was den Lärm betrifft. Diese werden seitdem jedes Jahr überschritten. Wurde irgendein Unternehmen oder irgendein Haushalt deswegen enteignet? Wurde irgendjemandem das Auto weggenommen? Nein, also warum kommen Sie dann und denken, wenn jetzt ein Ziel

zum umweltfreundlichen Verkehr in einem Gesetz steht, dass dann plötzlich gewisse Verkehrsmittel aus gewissen Haushalten von Staates wegen entfernt werden. Enteignungen, wenn überhaupt, kommen vor allem in Frage, wenn es um den Boden geht. Dort braucht es eine gesetzliche Grundlage dafür, es braucht ein überwiegendes öffentliches Interesse dafür, es braucht die Verhältnismässigkeit und wo tatsächlich in der Schweiz in letzter Zeit Enteignungen vorgenommen wurden, das können materielle oder tatsächliche sein, das sind zum Beispiel bei Überfahrten von Seilbahnen über Grundstücke, wo eben ein öffentliches Interesse da war. Da ging es vielleicht um den Bau der Autobahnen, wo man den Boden brauchte oder Trassen für Eisenbahnen. Das waren tatsächlich Vorgänge, die unter diesen Titel gefallen sind, aber dass man jetzt hier aus diesem Ziel das konstruieren möchte, ist wirklich absurd. Ich habe ja mal im Grossen Rat eine Pastinake und eine Peterliwurzel mitgenommen, ich denke, ich hätte jetzt eine ganze Cargo-Veloladung voll Rüebli mitnehmen sollen, weil anscheinend hier gewisse Leute unseren Bericht nicht im Detail gelesen haben und auch das Gesetz nicht wirklich durchgesehen haben. Es ist immer so, wir hatten das schon bei der Energiestrategie, da kam auch plötzlich die Angst oder die Kampagne, dann dürfen wir nur noch kalt duschen. Wenn einem die Argumente ausgehen, dann kommt man einfach mit solchen völlig abstrusen Behauptungen, dass ein Gesetz oder ein Ziel, eine Strategie plötzlich dann der Staat vor der Tür steht und einem vorschreibt, wie man duschen soll oder wie man das Auto nutzen soll. Die Auslastung, ja es ist sicher so, beim Auto geht viel Fläche verloren, aber man kann die Auslastung auch erhöhen, indem man sich ein kleineres Auto kauft. Es müssen nicht einfach wildfremde Leute in ein Auto hineingezwängt werden. Da gibt es verschiedene innovative Lösungen und wir schreiben auch in unserem Bericht, diese Definition von umweltfreundlichem Verkehr soll sich immer auch abstützen auf die Innovation in der Bevölkerung, in der Gesellschaft und in der Technik. Ich denke, das sollte jetzt wirklich klar sein, dass es uns nicht darum geht.

Ein weiterer Punkt, der Titel “Zämme” fahre mir besser”. Es wurde von den Bürgerlichen immer wieder vorgebracht, es gehe Ihnen darum, gemeinsam die Verkehrspolitik zu machen, nicht einzelne Verkehrsmittel irgendwie zu diskriminieren oder auszugrenzen. Warum machen Sie sich dann jetzt schon bei erstbester Gelegenheit wieder über einzelne Verkehrsmittel lustig, Velo, Trottinett, Rollschuhe? Ich kenne viele Eltern, denen fällt es extrem schwer, ihre Kinder zum Beispiel mit dem Rollbrett, mit den Rollschuhen in die Schule fahren zu lassen, weil es gefährliche Kreuzungen gibt, weil es grosse Autos gibt. Statt mich über diese Leute lustig zu machen, fände ich es viel gescheiter, diese Leute zu unterstützen und sagen, Sie machen genau das Richtige. Wir haben Ziele, dass in 2050 der Verkehr sich ändert, wo müssen wir anfangen, bei den Kindern, es soll eben eine gute Erfahrung sein, nicht im Elterntaxi zur Schule gefahren werden, sondern eigenständig mit zum Beispiel Rollschuhen, mit dem Rollbrett oder zu Fuss, mit einem Trottinett in die Schule zu gehen. Ich finde es wirklich vermessen, sich dann bei erstbester Gelegenheit über solche Eltern, die sich dazu durchringen können, ihre Kinder mit solchen Verkehrsmitteln in die Schule zu lassen, dann lustig zu machen und dann zu kommen, ja, wir möchten alle Verkehrsmittel gleich und niemanden ausschliessen. Das geht für mich nicht auf. Darum nochmals der Wunsch, bitte bleiben wir bei der Mehrheitsvariante, es ist ein Kompromiss, wir nehmen die Anliegen der Initiative auf unter der Bedingung der Umweltfreundlichkeit. Wir haben auch nochmals gehört, dieser verfassungsmässige Vorrang des öffentlichen Verkehrs geht vor, das steht über der ganzen Debatte und in diesem Sinne möchte ich appellieren, in der Detailberatung bei diesen Grundsätzen zu bleiben. Wir diskutieren über das Umweltschutzgesetz. Ziel und Zweck des Umweltschutzgesetzes ist es, die Bevölkerung, die Wirtschaft und die Umwelt vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen.

Eintreten ist obligatorisch.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Gegenvorschlag

1. Das Umweltschutzgesetz wird folgendermassen geändert:

Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten (Überschrift geändert)

§ 13 Abs. 1 (geändert)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor, sie beantragen das Wort „flächeneffizient“ zu streichen. Der Änderungsantrag liegt Ihnen schriftlich vor.

Ich eröffne hierzu die Debatte:

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Für die UVEK-Mehrheit ist die Flächeneffizienz ein integraler Bestandteil von umweltfreundlichem Verkehr. Wir haben das vorher schon gehört, alleine Basel besteht aus 30% Verkehrsfläche. Würden wir mehr Fläche dem Verkehr zusprechen, dann ginge das automatisch auf Kosten von zum Beispiel Gewerbefläche, Wohnfläche, Grünfläche. Diese Gefahr ist real und alle diese anderen Ansprüche an den Raum sind genauso berechtigt wie diejenigen des Verkehrs. Wenn wir die Verkehrsfläche nicht ausweiten, dann wird die zunehmende Fläche für den MIV auf Kosten des Velos, des öffentlichen Verkehrs und den Fussgänger/Innen gehen. Das ist für uns nicht akzeptierbar, darum ist es wichtig, dass wir dieses Kriterium in der Definition behalten.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Tatsächlich, das Wort ist so etwas wie der Casus Belli, auf alle Fälle, gegen dieses Wort sträuben wir uns sehr, weil von der Gegenseite sehr viel in dieses Wort reininterpretiert wird und wir davon ausgehen, wir haben es in der Eintrittsdebatte schon gehört, dass dieses Wort dann später für alle möglichen

Verbote, Beschränkungen, usw. herangezogen werden wird. Im Übrigen stellen sich auch gewisse Kontrollen, also eine Ressourceneffizienz oder Abgaswerte oder was auch immer, das kann man kontrollieren, wie bitte kontrollieren Sie die Flächeneffizienz? Also ein Auto mit vier Insassen ist flächeneffizient, eins mit einem ist es nicht, brauchen Sie dann eine Runde Securitas, welche rings um Basel schauen, wie viele Personen in einem Auto sitzen und dann werden sie durchgelassen oder nicht? Einfach ein paar praktische Fragen. Erstens stört uns die grosse Definitionsmöglichkeit oder Interpretationsmöglichkeit dieses Wortes und zweitens sehen wir auch nicht, wie das überhaupt umgesetzt werden soll. Deshalb bitte, streichen Sie dieses Wort, wenn Sie uns zustimmen wollen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich bitte Sie namens der Regierung, das Wörtchen "flächeneffizient" drin zu behalten. Ich meine, nur weil ein Begriff unterschiedlich interpretiert werden kann, ist das noch lange kein Grund, das aus einem Gesetz zu streichen. Emissionsarm steht gleich hinter dem Begriff flächeneffizient, das ist offensichtlich von niemandem bestritten, aber was ist emissionsarm? Wenn Sie einen Autohändler heute fragen, bekommen sie möglicherweise eine völlig andere Antwort als wenn Sie einen Bushersteller fragen. Das geht sehr weit auseinander. Ich meine, die Autos, die heute verkauft werden inklusive Dieselautos, die sind alle unbestritten sehr emissionsarm im Vergleich zu den Autos, die vor 20 Jahren verkauft wurden. Das muss man natürlich auch aus der Zeit heraus beurteilen. Dieser Begriff ist genau gleich interpretierbar. Nochmals kurz, Flächeneffizienz ist sehr wichtig in einem urbanen Raum, gerade wenn man will, dass der Verkehr effizient abgewickelt werden kann. Gerade für die Leute, die vorgeben, dass sie etwas unternehmen möchten gegen Stausituationen, gerade für diese Seite wäre es sehr wichtig, dass verkehrseffiziente Verkehrsträger gefördert werden. In diesem Sinne empfiehlt es sich wirklich, diesen Begriff drin zu lassen.

Barbara Wegmann (GB): Ich darf hier für die Fraktion SP und das Grüne Bündnis sprechen. Ich kann mich nur wiederholen. Fläche ist ein knappes, nicht vermehrbares Gut. In einem Stadtkanton wie unserem sind wir ständig damit konfrontiert, denn die Platzverhältnisse sind knapp. Wie auch Raphael Fuhrer bereits erwähnt hat, besteht die Stadt aktuell zu knapp 30% aus Verkehrsfläche und es gibt zahlreiche andere Bedürfnisse von Seiten Bewohnerinnen und Bewohnern, aber auch von Seiten des Gewerbes. Der Fläschenverbrauch pro Verkehrsleistung sowohl im fahrenden wie auch im ruhenden Zustand muss unseres Erachtens reduziert werden. Selbst von Seiten des TCS wurde der aktuelle Trend zum vermehrten Kauf von Offroader kritisiert. Und wie ich im Eingangsvotum bereits erwähnt habe, ist flächeneffizienter Verkehr bereits heute möglich durch den ÖV, den Fuss- und Veloverkehr sowie durch kleine oder gut ausgelastete oder geteilte Fahrzeuge. Aus dem Gesagten ist klar, dass der Begriff "flächeneffizient" aus unserer Sicht essenzieller Bestandteil der Definition von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten sein muss. Nur so kann zukunftsfähige, städtische Verkehrspolitik gemacht und die Lebensqualität in unserer Stadt erhalten werden. Der vorliegende Änderungsantrag lehnen die SP und das Grüne Bündnis klar ab.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): André Auderset hat gesagt, hier sei ein Casus Belli, das Wort "flächeneffizient". Das haben wir auch so wahrgenommen in der ganzen Diskussion, dass hier offenbar für die Gegnerschaft des UVEK-Mehrheitsvorschlags ein Problem entstanden ist. Da gibt es jetzt zwei Anmerkungen dazu. Die erste ist, das Problem ist vor allem entstanden, weil, wie André Auderset behauptet hat, die Minderheit der UVEK nach wie vor davon ausgeht, dass die Zielsetzungen, die im Umweltschutzgesetz eingebracht werden sollen, Abs. 2, dass das nicht Zielsetzungen seien, sondern Vorschriften. André Auderset, Sie haben vorhin gesagt, das seien Vorschriften und keine Zielsetzungen. Aber lesen Sie mal Abs. 5 des Umweltschutzgesetzes hier des Gegenvorschlags, da steht, der Kanton und die Gemeinden, etc. ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen dieses Gesetzes nach Abs. 2, usw. zu erfüllen. Es geht um Ziele und nicht um Vorschriften. Sie müssen dann nicht flächeneffizient sein, wenn das angenommen wird, sondern es ist ein Ziel des Kantons, dass der Verkehr flächeneffizient wird. Das ist die erste Anmerkung. Also bitte nehmen Sie doch zur Kenntnis, es geht um Ziele, nicht um Vorschriften, es werden keine Verbote und Enteignungen ausgesprochen, nochmals.

Jetzt aber die Befürchtung, dass wenn der Verkehr in Verbindung mit der Zielsetzung 2050 ausschliesslich umweltfreundlich unterwegs sein soll, dass die Befürchtung zusammen mit dem Wort "flächeneffizient" bei der Umweltdefinition dann zu weit gehende Förderungen, zu weit gehende Lenkungen oder zu weit gehende Massnahmen ergriffen würden von Seiten des Kantons, die Befürchtung verstehen wir. Wir teilen sie nicht, aber wir verstehen sie. Wir sind daher auch bereit, diesen Anliegen oder diesen Befürchtungen entgegenzukommen. Allerdings sind wir nicht bereit, hier ein Entgegenkommen zu machen. Wir haben einen Antrag gestellt zu den Zielsetzungen 2050, dass man eben die ausschliesslich umweltfreundliche Abwicklung des Verkehrs etwas entschärft und sagt, ausschliesslich, emissionsarm, klimaschonend, ressourcenschonend und das flächeneffizient bei der Zielsetzung rausnimmt. Somit wären die übertrieben Befürchtungen aus unserer Sicht entschärft. Ich sage dann bei unserem Antrag, wenn wir den stellen, noch etwas dazu. Aber bitte, wir möchten nicht hier die Flächeneffizienz aus der Umweltdefinition streichen. Weil, die jetzigen und auch zukünftigen Regulierungen werden auf diesen § 13 Abs. 1 zurückgreifen, auch Verordnungen, die vielleicht in anderen Bereichen gemacht werden, werden auf das Umweltschutzgesetz verweisen. Und da ist es wichtig, dass beim umweltfreundlichen Verkehr die Flächeneffizienz drinbleibt, die Begründung wurde jetzt schon mehrfach gegeben. Bei der Definition ist es wichtig, dass es drinbleibt, bei der Zielsetzung ausschliesslich, umweltfreundlich, da sind wir gesprächsbereit und stellen einen entsprechenden Antrag. Wir bitten Sie deshalb, diesen Antrag zu streichen und das "flächeneffizient" abzulehnen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Ich möchte mein Lieblingshobby, Regierungsrat Hans-Peter Wessels zu widersprechen, hier auch noch kurz nachkommen. Er hat gesagt, wir hätten uns nicht gewehrt gegen das

“emissionsarm”, hingegen würden wir uns über das “flächeneffizient” wehren. Ja, es ist eben ein Unterschied, emissionsarm, da können Sie Messwerte haben, das können Sie kontrollieren, und das “emissionsarm”, wie man will, ist bei jedem Auto immer dieselbe, egal wer alles drinsitzt. Hingegen wenn wir hier von flächeneffizient reden, da geht es anscheinen darum, wie viele Leute da auch drin rumsitzen und es ist natürlich so, dass das damit einen unterschiedlichen Wert annimmt. Egal was man jetzt genau als emissionsarm bezeichnet, es ist auf jeden Fall immer ein unterschiedlicher Wert, beim selben Auto oder beim selben Fahrzeug, je nachdem, wie viele Leute drin sind. Und was immer noch nicht geklärt ist, aber vielleicht spricht der Kommissionspräsident das anschliessend noch an, wir wissen immer noch nicht, wie so was denn, auch wenn es nur eine Zielsetzung ist, kontrolliert werden soll. Im Übrigen, diese “Zielsetzung”, das ist ein sehr wichtiger Satz, den David Wüest-Rudin gesagt hat, auf genau diese “Zielsetzung” wird, wie richtig gesagt wurde, bei künftigen weiteren Gesetzen und Verordnungen dann immer wieder zurückgegriffen und gesagt, wir müssen das machen, weil das ja im Umweltschutzgesetz steht. Und darum hier schon während den Anfängen.

Zwischenfrage

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich möchte den Redner fragen, ob ihm bekannt ist, dass neben Geräten beispielsweise zur Schallmessung oder zur Messung von Luftschadstoffen, doch schon vor über tausend Jahren Geräte erfunden worden sind, mit denen man die Fläche messen kann? Sogenannte Massstäbe?

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Die Antwort ist Ja.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Die Fläche in unserem Kanton ist begrenzt. Sie ist heute schon sehr knapp und wird 2050 genau noch die gleiche sein. Sie wird nicht mehr sein und wir werden auch dann immer noch alle unsere Bedürfnisse auf unserer gegebenen Fläche befriedigen müssen. Daran werden wir nichts ändern können und darum ist es wichtig, dass wir jetzt hier das “flächeneffizient” drin behalten. Zur Frage, wie das geschehen und kontrolliert werden soll. Es ging ja von Anfang an um die Förderung, um die Bevorzugung von flächeneffizienten Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten. Da gibt es bereits heute verschiedene Ansätze. Man kann zum Beispiel auf Spuren diejenigen Fahrzeuge bevorzugen, wo eben eine gewisse Anzahl Menschen drin sind. Man kann zum Beispiel aktiv fördern, dass diese neuen Fahrzeuge, die kleiner sind, die weniger Fläche in Anspruch nehmen, zum Beispiel über die Motorfahrzeugsteuer, indem man dort die Fläche oder das Gewicht, wie auch immer, stärker gewichtet. Es gibt ganz viele Anreizsysteme, Rahmenbedingungen, die man setzen kann, damit sich der Verkehr Richtung Flächeneffizienz bewegt. Ich denke, das leuchtet allen ein. Das kann man nicht besprechen, das ist das gleiche Vorgehen wie auch beim Energiegesetz mit den fossilen Heizungen.

Im Gegensatz dazu, dass diese ganzen Vorwürfe von wegen Enteignung, Eingriffe und nicht machbar auf keine Tatsachen beruhen, möchte ich hier nochmals in Erinnerung rufen, dass wir vor kurzem im Grossen Rat eine Abstimmung hatten, Abstimmung 485 vom 14. April 2018. Dort ging es auch um ein Geschäft aus der UVEK, das St. Alban-Tor, die Umgestaltung dieser Kreuzung und dort war tatsächlich der Minderheitsantrag, ein Teil der St. Alban-Anlage zu asphaltieren, damit man die nicht flächeneffizienten grossen Autos auch gut vorbeibringen kann. Die Gefahr, dass wir am Schluss Grünfläche opfern müssen oder andere Fläche, die uns sehr wertvoll ist, ist tatschlich da und es ist schon bezeichnend, dass genau diese Fraktionen, LDP, SVP, FDP, CVP für diesen Antrag damals gestimmt haben und die St. Alban-Anlage zu einem grossen Teil zuasphaltieren und Bäume ummachen wollten, weil gewisse Verkehrsmittel sehr viel Fläche brauchen. Die Befürchtung von unserer Seite ist überhaupt nicht einfach aus der Luft gegriffen und eine wilde Behauptung, sondern sehr real. Es ist am Schluss dann zum Glück abgelehnt worden von den gleichen Fraktionen, die sich auch jetzt dafür aussprechen, das “flächeneffizient” drin zu behalten.

Abstimmung

Änderungsantrag zu §13 Abs. 1

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

47 Ja, 49 Nein. *[Abstimmung # 1025, 18.09.19 12:02:19]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Schluss der 25. Sitzung

12:00 Uhr

Beginn der 26. Sitzung

Mittwoch, 18. September 2019, 15:00 Uhr

Detailberatung

Abs. 2 (geändert)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor. Sie beantragen, die Worte „beim Strassenverkehr“ zu streichen. Der Änderungsantrag liegt Ihnen schriftlich vor.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Dieser Abänderungsantrag der bürgerlichen Parteien bezieht sich auf den Abs. 2 und im Abs. 2 werden die Ziele für den umweltfreundlichen Verkehr definiert. Da gibt es einen weiteren Absatz weiter unten, der richtet sich vor allem an die Eisenbahn, den Schiffsfahr- und Flugverkehr. Um diese Unterscheidung deutlich zu machen, steht hier jetzt “beim Strassenverkehr”, aber anscheinend wird das so interpretiert, dass das auch wieder ein Absatz ist, der sich explizit nur gegen den Strassenverkehr wendet. Wenn hier das Anliegen der bürgerlichen Parteien vorliegt, dass man das rausnimmt, dann können wir von der Mehrheit dem zustimmen. Es ist einfach immer heikel, wenn man noch in der Debatte so kurzfristig an Gesetze rumschreibt, aber ich denke, das ist vertretbar, auch im Sinne von einem Kompromiss, dass wir tatsächlich bemüht sind, solche Sachen aus dem Gesetz rauszunehmen, die sich nur gegen eine Verkehrsart richten. Daher sind wir bereit, diesen Abänderungsantrag zu übernehmen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Wenn dieser Abänderungsantrag übernommen wird, habe ich weiter nichts dazu zu sagen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Dann möchte ich nur zu Protokoll geben, dass wir uns sicher nicht dagegen wehren, wenn Mehrheit und Minderheit sich in diesem Punkt finden. Das ist ja wunderschön.

Lisa Mathys (SP): Ich spreche für die SP-Fraktion und das Grüne Bündnis. Ein solcher Änderungsantrag im letzten Moment ist vielleicht etwas unschön, weil wir so nun nicht juristisch abklären konnten, was dieses Schreiben bis ins letzte Detail bedeutet. Fakt ist, dass sich mit dieser Änderung die vorgeschlagenen Massnahmen auch für Trams und andere nicht Strassenverkehr gelten sollen. Eisenbahn, Schiffs- und Flugverkehr sind in Abs. 7 noch abgegrenzt, das hat Raphael Fuhrer schon erwähnt, aber sei es drum, das Grüne Bündnis und die SP-Fraktion können diesem Antrag zustimmen, wenn das ein Bedürfnis ist.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Offenbar ist eine solche Änderung der Minderheit sehr wichtig und der Befürworter der Initiative. Im Sinne eines Entgegenkommens und Ausweitung des Kompromisses, würden wir auch sagen, dass wir dem zustimmen können.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs. 2

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

93 Ja, 0 Nein. *[Abstimmung # 1026, 18.09.19 15:04:53]*

Der Grosse Rat beschliesst

dem Änderungsantrag zuzustimmen.

Detailberatung

Abs. 2 a)

Abs. 2 b) Einschub

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag des Regierungsrates und der bürgerlichen Parteien vor. Sie möchten folgende Formulierung als Abs 2 b) in den Artikel einschieben: „der Anteil umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten am gesamten Verkehrsaufkommen erhöht wird“

Die Änderungsanträge liegen Ihnen schriftlich vor.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Dieser Absatz, der hier eingeschoben werden soll, möchte die umweltfreundlichen Verkehrsmittel, Fortbewegungsarten erhöhen, fördern. Auch wir von der Mehrheit sind natürlich einverstanden mit dieser Zielrichtung, ich möchte aber auf unseren Abs. 2 lit. d) verweisen. Dort nehmen wir dieses Anliegen auf, wir setzen es aber in einen Kontext und setzen vor allem ein Jahr fest, bis wann dieses Ziel erreicht werden soll. Die Frage ist wirklich berechtigt, in welchem Ausmass diese Förderung geschehen soll und bis wann. Wir haben vor kurzem den Legislaturplan

des Regierungsrats im Grossen Rat behandelt und auch dort haben wir vom Grossen Rat gesagt, es wäre uns ein Anliegen, dass diese Ziele des Legislaturplans beim Regierungsrat messbar und überprüfbar sind. Wenn wir das vom Regierungsrat fordern, dann sollten wir diese Ansätze auch bei uns verankern. Das ist uns von der Mehrheit ein Anliegen. Es soll klar sein, in welchem Ausmass und bis wann. Wir werden dann in unserem Vorschlag von Abs. 2 lit. d) das Referenzjahr 2050 setzen, weil das dieses Jahr ist, worauf sich das Pariser Klimaabkommen, die Energiestrategie 2050 und auch unser kantonales Energiegesetz jeweils beziehen. Bis spätestens 2050 sollen diese Ziele erreicht sein.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Wir haben heute Morgen ja in der Eintretensdebatte schon länger darüber diskutiert, dass wir gerade diesen vom Kommissionspräsidenten erwähnten d) nicht wollen. Dieses apodiktische Verbot sozusagen bis 2050 und stattdessen ein milderen Buchstaben b) hier einfügen möchten, der jetzt wirklich eine Zielsetzung und nicht eine apodiktische Festsetzung darstellt. In Sinne dieser Zielsetzung, die ja immer wieder betont wurde, finde ich, kann man diesem b), den sowohl der Regierungsrat wie auch wir von der Minderheit beantragen, zustimmen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich möchte Sie seitens des Regierungsrats bitten, unserem Antrag zu folgen, der in diesem Fall identisch ist mit dem Antrag der UVEK-Minderheit. Unser Beweggrund, hier einen anderen Antrag zu stellen als die UVEK-Mehrheit, liegt nicht in einer inhaltlichen Differenz, sondern liegt darin begründet, dass die Formulierung der UVEK-Mehrheit offenbar geeignet ist, merkwürdige Argumente zu liefern, die heute Morgen von einzelnen Rednern als Fakenews abqualifiziert worden sind. Ich denke, die vorliegende Formulierung bietet weniger Angriffsfläche, vor allem aber weniger Platz für allfällige Missverständnisse oder für überzogene Interpretationen. De facto gehe ich davon aus, dass es inhaltlich weitestgehend identisch ist. Ich verweise dazu natürlich auch auf den lit. d), der quasi das Entsprechende der UVEK-Mehrheit beinhaltet. Zentral in dieser Frage schein mir nicht so sehr zu sein, was Sie im Detail legiferieren im Abs. 2, sondern ganz zentral ist der Abs. 3, wo eben der Kontext geschaffen wird zum Energiegesetz, wo diese Ziele klar festgelegt sind in Bezug auf die Dekarbonisierung im Kanton Basel-Stadt. Dieser Bezug ist absolut zentral und der darf unseres Erachtens nicht aufgegeben werden, unabhängig ob Sie jetzt hier uns, der Minderheit oder der Mehrheit der UVEK folgen.

Lisa Mathys (SP): Das ist ja so eine Sache mit diesem Antrag. Selbstverständlich, das hat Raphael Fuhrer auch schon ausgeführt, sperren wir uns nicht gegen das eigentliche Ziel, trotzdem ist es sehr wichtig, dass wir uns nicht damit begnügen, denn sonst widersprechen wir quasi dem Pariser Abkommen. Wen wir nicht gewillt sind, das Ziel in unserem vorgeschlagenen lit. d) so zu definieren, dass wir uns dazu auch mit Jahrzahl bekennen, dann wäre das wirklich ein Armutszeugnis für unseren Kanton. Deshalb werden die Fraktionen der SP und des Grünen Bündnisses diesen Antrag ablehnen, nicht im Sinne, dass das darin formulierte Ziel nicht unseres wäre, sondern dass wir die präzisere lit. d) drin haben möchten.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Entschuldigen Sie, aber vielleicht werde ich das eine oder andere Mal noch Stellung nehmen zu den Anträgen. Wir werden diesen Antrag nicht unterstützen können, Lisa Mathys hat es schon gesagt, die in Abs. 2 lit. d) ist die präzisere und ambitioniertere Zielvorstellung formuliert. Wir möchten nicht davon abweichen, wir finden, die Formulierung, wie sie jetzt hier im Antrag vorliegt, zu wenig mutig, einfach erhöht und zu wenig präzis. Einfach erhöht, ja, was heisst das jetzt genau. Natürlich ist der Verweis auf das Energiegesetz richtig und wichtig und da kommen wir dann noch zu weiteren Anträgen dazu. Uns ist wichtig auch festzuhalten, Hans-Peter Wessels hat es angesprochen, dass der Abs. 2 lit. d) die Zielsetzung eben zu dieser Überinterpretation und Falschmeldung geführt hat. Dazu liegt auch von uns ein Antrag vor, der genau die falsche Befürchtung, man würde jetzt Autos verbieten wollen, dass die endgültig dann vom Tisch wäre. Wir möchten dennoch nicht von der Zielsetzung Abs. 2 lit. d) abweichen, sondern die beibehalten, einfach etwas modifiziert, deswegen lehnen wir auch diesen Antrag jetzt hier ab.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Ich möchte nur einen Satz sagen als Erwiderung zu André Auderset, der beim Abs. 2 lit. d), wie er von der Mehrheit vorgeschlagen wird, wieder von einem absoluten Verbot spricht. Genau das ist nicht die Idee, das möchte ich hier nochmals festhalten, es geht nicht um absolute Verbote.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs 2 b) (Neu)

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

44 Ja, 50 Nein. *[Abstimmung # 1027, 18.09.19 15:14:27]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

Abs. 2 b) (Nummerierung UVEK Mehrheit)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor. Sie beantragen Abs 2 b) durch folgende Formulierung zu ersetzen „sich die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung oder der Beschäftigenzahlen entwickelt."

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Die Mehrheit lehnt diesen Abänderungsantrag ab, und zwar aus folgenden Gründen. Wir sprechen hier von einer Gesetzesänderung im Umweltschutzgesetz. Das Umweltschutzgesetz hat die Aufgabe, die Umwelt, die Bevölkerung und Wirtschaft vor schädlichen Auswirkungen zu schützen. Es ist also der falsche Ort, um ein Mehr an Umweltbelastung in einem Gesetz festzuhalten. Es ist nicht ein Mobilitätsfördergesetz, es ist ein Umweltschutzgesetz. Der Bund hat diese Aufgabe zum Teil an die Kantone delegiert, die Kanton sind dafür verantwortlich dafür zu sorgen, dass die Luftreinhaltegrenzwerte eingehalten werden, die Lärmschutzgrenzwerte eingehalten werden und die Klimabelastung reduziert wird. Wenn wir heute bei all diesen Grenzwerten bzw. Ziele schon daneben liegen, und zwar zum Teil weit daneben liegen und das seit Jahren, dann kann es doch nicht die Aufgabe des Umweltschutzgesetzes sein, ein Mehr an Umweltbelastung zuzulassen. Die Grenzwerte für Luftreinhaltung, Lärm, usw. sind in jeder Gemeinde gleich. Es spielt keine Rolle, ob das eine grosse Stadt ist oder ein kleines Dorf, die Emissionsgrenze für Stickstoff, die Emissionsgrenze für Lärm ist immer die gleiche und das ist unabhängig davon, wie viele Personen in dieser Stadt wohnen oder arbeiten oder in diesem Dorf. Darum ist diese Denkweise, die hinter diesen Abänderungsantrag steht, nämlich dass wenn mehr Leute an einem Ort wohnen oder arbeiten, dass dann auch automatisch die Umweltbelastung höher sein kann in einem Umweltschutzgesetz falsch. Das ist nicht die Aufgabe des Umweltschutzgesetzes. Zudem, diese Formulierung, wie sie vorliegt, ist mir ehrlich gesagt auch nicht ganz klar, was da gemeint ist. Ich hoffe, das wird noch präzisiert. Es ist davon die Rede, höchstens proportional zum Wachstum der Wohnbevölkerung oder der Beschäftigtenzahlen. Was passiert zum Beispiel, wenn die Beschäftigtenzahlen steigen, die Wohnbevölkerung sinkt oder umgekehrt? Welche Zahl ist dann am Schluss verbindlich, ist es jeweils die höhere, das heisst, die Umweltbelastung darf auch zunehmen, obwohl die Bevölkerung zum Beispiel zurückgeht oder umgekehrt? Eine oder-Formulierung in einem Gesetz ist ziemlich unklar und sollte so nicht verwendet werden. Auch darum lehnt die Mehrheit diesen Abänderungsantrag ab.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Hier wird also der Versuch gemacht, eine Reduktionsklausel, wie wir es bisher hatten mit diesen 10% Verringerung, nun zu ersetzen durch eine Plafonierung auf dem heutigen Stand. Solche Plafonierungen sind eigentlich nicht zweckdienlich, denn es ist logisch, wenn es mehr Leute in Basel hat, wenn es mehr Arbeitsplätze in Basel hat, dann wird logischerweise auch der Bedarf nach Verkehr steigen und damit wird nun ein relativ unrealistisches Verminderungsziel durch ein nicht sehr viel realistisches Plafonierungsziel ersetzt. Es sei aber darauf hingewiesen, dass es hier ja "höchstens" heisst. Höchstens proportional. Es ist ja nicht die Meinung und damit fällt auch das Argument von vorhin weg, ob man das eine oder das andere mehr gewichten will, es sind diese beiden Zahlen, höchstens in diesem Umfang dürfe der Verkehr dann steigen. Wenn man es mit weniger hinkriegt, ist es ja umso besser. Man redet ja immer davon, dass die Verkehrsmittel immer effizienter werden und das damit wahrscheinlich nie ausgeschöpft werden muss. Trotzdem, wir sind dagegen, dass man nun einfach ein neues willkürliches Mass einsetzt, nachdem man festgestellt hat, dass das frühere nicht gegangen ist.

Barbara Wegmann (GB): Der vorliegende Änderungsantrag ist dreist. Er fordert nämlich nichts anderes als die Umkehrung des heutigen Reduktionsziels. Das Wachstum des privaten MIV soll weiter möglich sein. Damit wird der Volkswille, wie er sich im Gegenvorschlag der Städteinitiative manifestiert hatte, nicht nur ausgehebelt, sondern sogar umgedreht. Es ist eine Abkehr vom bisher Erreichten. Zur Erinnerung, seit 2010 bis 2018 hat die Gesamtverkehrsleistung des privaten MIV trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum um 6% abgenommen Damit einhergehend konnten unter anderem auch im Bereich Luftverschmutzung Verbesserungen erreicht werden, das wurde bereits erwähnt. Das heisst, wie Raphael Fuhrer bereits gesagt hat, absurderweise soll im Umweltschutzgesetz ein Passus verankert werden, der die Umwelt und die Bevölkerung nicht etwa vor negativen Auswirkungen schützt, sondern zusätzlichen negativen Auswirkungen aussetzt. Kommt hinzu, und ich bleibe dabei, das hat Raphael Fuhrer bereits gesagt, dass der vorliegende Antrag juristisch unsauber ist. Es bleibt nämlich unklar, ob sich das mögliche proportionale Wachstum auf das Wachstum der Wohnbevölkerung oder der Beschäftigtenzahl beziehen soll. Vielleicht ist es auch gewollt, weil man sich dann jeweils auf die stärker wachsende Referenz beziehen kann. Wie dem auch sei, mit diesem Änderungsvorschlag wird eine Interpretationsunsicherheit bereits im Gesetz verankert. Die SP und das Grüne Bündnis lehnen diesen Änderungsantrag klar ab.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs. 2 b) (Nummerierung UVEK Mehrheit)

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

44 Ja, 50 Nein, 1 Enthaltung. *[Abstimmung # 1028, 18.09.19 15:22:29]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

Abs 2 c)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor. Sie beantragen folgende Formulierung: „der umweltfreundliche private Motorfahrzeugverkehr gegenüber dem nicht umweltfreundlichen privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt behandelt wird." Der Änderungsantrag liegt Ihnen schriftlich vor.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Wir haben vor ein paar Minuten auf Antrag der bürgerlichen Parteien in diesem Abs. 2, über den wir immer noch sprechen, den Begriff "beim Strassenverkehr" gestrichen, weil es diesen Fraktionen sehr wichtig ist, dass nicht eine Formulierung im Gesetz bleibt, die einzelne Verkehrsmittel anders behandelt als andere. Und jetzt weiter unten möchten sie sich total fokussieren genau auf den Autoverkehr und dort eine Bevorzugung festlegen im Gesetz. Das macht gesetzestechnisch nicht wirklich Sinn. Darum wird die Mehrheit diesen Abänderungsantrag nicht unterstützen. Es ist genau ein anderer Geist in diesem Gegenvorschlag. Es geht darum, dass wir zentral zu Beginn des Gesetzesartikels definieren, was ist umweltfreundlicher Verkehr und umweltfreundliche Fortbewegungsarten und dass wir uns nachher jeweils auf diese Definition beziehen und entscheiden, was bevorzugt, gefördert, usw. werden soll und dass wir nicht weiter unten jetzt wieder die einzelnen Verkehrsmittel gegeneinander abwägen oder einzelne bevorzugen. Es macht keinen Sinn, wenn man zuerst "beim Strassenverkehr" rausstreicht und nachher dann wieder nur vom Autoverkehr spricht. Das widerspricht der Idee des neuen Gesetzesartikels, dass wir umweltfreundlichen Verkehr zentral definieren. Zudem geht hier auch einfach die Logik verloren. Dann würde ja, wenn man das so ins Gesetz schreiben würde, zum Bespiel das umweltfreundliche Tram oder Velo hinter einem fossilbetriebenen Auto anstehen müssen, also hätte weniger Priorität, weil dann nur der umweltfreundliche private Motorfahrzeugverkehr Priorität geniessen würde und das möchte wahrscheinlich wirklich niemand.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): zieht den Änderungsantrag zurück.

Ausnahmsweise würde ich sagen, hat der Sprecher der Kommissionsmehrheit nicht ganz unrecht. Das liegt allerdings jetzt an der Konstellation, wie wir sie hier haben, weil ursprünglich haben wir vor ein paar Minuten über den Buchstaben b) diskutiert, den wir einfügen wollten, dann hätte das Ganze Sinn gemacht, weil nämlich der jetzige c) wäre natürlich zum d) geworden, dass sich der dann eigentlich als Spezialvorschrift zum Buchstaben b) ergeben hätte. Generell wird der umweltfreundliche Verkehr bevorzugt und innerhalb des Motorfahrzeugverkehrs soll der umweltfreundliche gegenüber dem nicht so umweltfreundlichen auch noch bevorzugt werden. Ich gebe aber durchaus recht, dass das nicht allzu viel Sinn mehr macht und würde diesen Antrag eigentlich auch gerne zurückziehen.

Detailberatung

Abs. 2 d)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegen zwei Änderungsanträge vor. Der Regierungsrat sowie die bürgerlichen Parteien beantragen lit d) zu streichen. Die Grünliberale Partei beantragt folgende Formulierung: „die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen bis 2050 ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind."

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Die Mehrheit unterstützt diesen Abänderungsantrag auf Streichung des lit. d) nicht. Das ist genau unsere Version, die wir gerne im Gesetz behalten möchten, die diejenige ersetzt, die vorher das b) war, also die Förderung des umweltfreundlichen Verkehrs. Wir verknüpfen das, wie schon gesagt, mit einem Jahr, bis wann, und dieses Jahr bezieht sich auf das übliche Jahr, wenn es um Klima- und Umweltpolitik geht, nämlich auf das Jahr 2050, worauf sich auch das Pariser Klimaabkommen und andere Gesetze beziehen. Darum ist es für uns wichtig, dass dieser lit. d) im Gesetz verbleibt. Der Antrag der Grünliberalen Partei zielt genau auf diesen Punkt, der schon mehrfach diskutiert wurde, nämlich die Kombination von "ausschliesslich" im Zusammenhang mit der Definition von umweltfreundlichem Verkehr, der auch flächeneffizient sein soll. Ich habe vorhin schon gesagt, es war nie die Idee der Mehrheit der UVEK, dass man dieses Ziel mit Eingriffen ins Eigentum oder mit Enteignungen oder anderen Eingriffen ins Eigentum zu erzielen hat, sondern dass das über Anreize über Rahmenbedingungen geschehen soll. Trotzdem, damit diese Diskussion vom Tisch ist, weil sie einfach nicht produktiv ist und sie auch genau den Wunsch der Initiative fördert, den ja anscheinend alle hegen, nämlich dieses Hickhack hinter uns zu lassen, fördert diese Diskussion eben nicht. Darum ist die Mehrheit bereit, diese Abänderungen, wie sie von den grünliberalen Parteien vorgeschlagen wird, aufzunehmen, damit diese Diskussion erledigt ist und damit ganz klar nochmal festgehalten werden kann, es geht nicht um Enteignungen, es geht nicht um ein Eingriff ins Eigentum, es geht um Rahmenbedingungen, so wie wir das zum Beispiel auch beim Energiegesetz, bei der Wärmegewinnung festgelegt haben und wie das auch hier im Grossen Rat Konsens war, dass man mit so einem Ziel arbeiten soll und kann. Darum wird die Mehrheit diesen Antrag der Grünliberalen Partei unterstützen, denjenigen auf

Streichung jedoch nicht.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Hier ist natürlich schon das absolute Piece de Résistance, darüber haben wir heute Morgen auch umfänglichst berichtet und diskutiert und ich will jetzt die Frage, Zielsetzung, Eigentumsbeschränkung, das Ganze gar nicht mehr aufnehmen. Wir können keinem Gegenvorschlag zustimmen, der diesen Buchstaben d) in irgendeiner Form drin hat. Ob jetzt mit der glp-Ergänzung oder nicht, dies ist unerheblich, wenn auch entlarvend, denn, ich habe es heute Morgen schon mal gesagt, wenn man ja keine Angst haben muss, dass da in die Eignungsrechte eingegriffen wird, dann braucht es das Ganze auch nicht. Was ebenfalls heute Morgen schon gesagt wurde, ich sage es aber gerne noch einmal, mir ist es völlig unverständlich, warum ein solcher Buchstabe d) reinkommen soll, man gleichzeitig aber sagt, es spielt überhaupt keine Rolle, im Jahr 2050 gibt es doch ohnehin keine Benzin- und keine Dieselfahrzeuge mehr. Wenn es sie nicht mehr gibt, dann müssen wir sie doch auch nicht verbieten. Die Ausgangslage ist für uns völlig klar, wir bleiben bei unserem Antrag der Streichung, damit ist das obsolet. Ob man das, was wir streichen wollen, noch ergänzt oder nicht, wir bleiben bei der Streichung und werden sicher keinem Gegenvorschlag zustimmen, der eine solchen Buchstaben drin hat.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Der Antrag der Regierung ist natürlich hinfällig, weil wir diese Streichung beantragt haben und gleichzeitig beantragt haben, eine neuen Abs. b) einzufügen. Sie sind dem Antrag, diesen Abs. b) einzufügen, nicht gefolgt und damit ist natürlich die Streichung da hinfällig. Von dem her ziehe ich den Antrag der Regierung zurück, stelle aber fest, dass der von der Minderheit bereits aufgenommen worden ist.

Barbara Wegmann (GB): Dieser Abs. 2 d) ist der Ersatz für den abgelehnten Abs. 2 b), wie bereits erwähnt. Im Vergleich zu dem gestrichenen Abs. 2 b) konkretisiert er aber die Forderung an der Erhöhung des Anteils an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten. Er sieht nämlich vor, dass die gesamte Verkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen bis 2050 ausschliesslich mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird. Diese Zielsetzung, haben wir auch schon gehört, steht im Einklang mit aktuellen Klima- und Energiegesetzgebungen. Wie bereits erwähnt, muss auch der Verkehr seinen Beitrag zur Erreichung dieser Zielsetzungen leisten. Wir sind überzeugt, dass die Zielerreichung möglich ist, denn bereits heute macht die Verkehrsleistung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen rund 60% aus. Es bleiben also noch 30 Jahre, um 100% zu erreichen. In Anbetracht des rasanten Wandels, die die Mobilität zurzeit durchläuft, sind wir überzeugt, dass dieses Ziel mit den entsprechenden Rahmenbedingungen erreicht werden kann und hier wollen wir genau diese Rahmenbedingungen setzen. Den vorliegenden Streichungsantrag der Bürgerlichen lehnen die SP und das Grüne Bündnis also klar ab. Bezüglich dem Antrag der glp, es hat wohl nichts so sehr die Gemüter erhitzt wie die Diskussion rund um den Begriff flächeneffizient. Wie in meinem vorherigen Votum erwähnt, möchte ich betonen, dass wir grundsätzlich der Meinung sind, dass umweltfreundlicher Verkehr auch flächeneffizienter bedeutet. Aus diesem Grund war es uns auch wichtig, dieses Element in der Definition im Abs. 1 zu belassen. Angesichts des unseres Erachtens abgedrifteten Diskussion und der unbegründeten Befürchtung, dass mit dieser Zielsetzung der Privatbesitz der Bevölkerung angegriffen werden könnte, sind wir aber bereit, den Änderungsantrag der glp anzunehmen und die Zielformulierung entsprechend anzupassen. Wie bereits gesagt sind wir der Überzeugung, dass in 30 Jahren die Diskussion um den privaten Besitz von Autos in der Stadt eine ganz andere sein wird. Dem Antrag der glp stimmt somit eine Mehrheit der SP und des Grünen Bündnisses zu.

David Jenny (FDP): Als einfacher bürgerlicher Jurist, der die höheren Weihen rot-grüner Gesetzesauslegung nicht beherrscht, erlaube ich mir einige Worte zu sagen. Sie behaupten immer, das sei eine Zielformulierung, aber lesen Sie mal, § 13 heisst, der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass - und dann kommt ausschliesslich. In der schweizerischen Gesetzestechnik, meines Erachtens, das Wort “sorgen dafür” ist keine Zielformulierung. Ich erinnere Sie zum Beispiel an Artikel 41 unserer Bundesverfassung. Das Wort Ziele, dort heisst es, unsere Kantone setzen sich dafür ein und nicht sorgen dafür. Es heisst auch, sie streben die Sozialziele im Rahmen ihrer verfassungsmässigen Zuständigkeiten und ihrer verfügbaren Mittel an. Anstreben, setzten sich dafür ein. So wird in der Schweiz ein Ziel auf den Weg gegeben. Ich meine, wir haben das alte Gesetz, das sorgt dafür, die berühmten 10%, jedes Mal, wenn irgendeine Massnahme zu diskutieren war, ist Michael Wüthrich aufgesprungen und hat gesagt, das sei verbindlich, verpflichtend, nicht ein blosses Ziel. Ich meine, daher finde ich das wirklich, wie Sie das jetzt interpretieren wollen, Herr Präsident, wenn ich das sagen darf, scheinheilig. Wenn jemand in 30 Jahren, da wird es wahrscheinlich aus verschiedenen Gründen nicht mehr in den Büchern sein, objektiv diesen Text auslegt, sagt, wie ist der Kontext in der Schweiz, wie wurde dieser Begriff verwendet, dann ist “sorgen dafür” nicht wie man ein Ziel umschreibt. Ich bitte Sie, damit man nicht beschuldigt Fakenews in die Welt setzt. Ich glaube, von Ihnen hat sich dieser Gesetzestext niemand genau angeschaut, wenn Sie gesagt hätten, strebt an, ich meine, im Zusammenhang mit “sorgt dafür” und “ausschliesslich” heisst, wenn auch nur ein Oldtimer bei der Parade im Jahr 2050 zwei Meter durch die Freie Strasse tuckert, ist das nicht mehr zulässig. Das ist eindeutig so, das können Sie nicht wegdiskutieren.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Ja, David Jenny, jetzt muss ich wirklich zurückfragen. Haben Sie denn den Gesetzestext genau durchgelesen und ganz durchgelesen? In Abs. 5 steht, der Kanton und die Gemeinden XY ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen des Gesetzes nach Abs. 2 bis 4. Und es heisst, die Zielsetzungen, das heisst, es wird präzisiert. Wenn man das falsch interpretieren könnte, “sorgen für” heisst Vorschrift, es steht Zielsetzung. Vielleicht ist das nicht ganz geschickt formuliert, aber für mich ist die Gesetzgebung klar, es sind Zielsetzungen und das

haben alle hier in der Debatte auch so bestätigt. Wenn Sie nun aber aufgrund der Wortwahl “sorgen für”, der Kanton sorgt für, effektiv die Befürchtung haben, dass zu weit gehende Lenkungs- oder Förderungsmassnahmen ergriffen würden, wenn Sie diese Sorge haben, die ich nicht teile, aber wenn Sie die haben, die ich verstehen kann und die wir verstehen können, dann können wir Hand bieten, indem dass wir in lit. d) sagen, der Verkehr muss nicht ausschliesslich umweltfreundlich sein, wo flächeneffizient miteibezogen ist, sondern er muss ausschliesslich emissionsarm, klimaschonend und ressourcenschonend sein. Dann erreichen wir bis im Jahr 2050 die Zielsetzung, dass bis dahin die Autoflotte in der Region dekarbonisiert ist, wir also ohne CO2-Emissionen rumfahren hier und das ist doch ein zentrales Ziel der Klimapolitik, der Umweltpolitik. Wir reden hier über das Umweltschutzgesetz und wenn jetzt hier der Sprecher der Minderheit sagt, die bürgerlichen Parteien können dieses Ziel, bis in 30 Jahren die Autoflotte zu dekarbonisieren, nicht unterstützen, dann ist das ein absoluter Offenbarungseid jetzt auch hier für die Wahlen. Sie verabschieden sich von Ihrer Klimapolitik, Sie wollen den Verkehr ausnehmen aus den Zielsetzungen, dass man vom CO2-Ausstoss wegkommt. Wir haben das immer vermutet und jetzt liegt es offen auf dem Tisch, Sie möchten das nicht. Wir möchten das und deswegen möchten wir diese Zielsetzung lit. d) drin haben. Wir möchten, dass der Kanton die Zielsetzung hat, dass bis 2050 nur noch karbonisierte Fahrzeuge, Elektromobil, Wasserstoff, was es auch immer für Technologien es geben wird, dass solche Fahrzeuge fahren. Wir sind gegen die Streichung des lit. d), wenn Sie jetzt auch noch sagen, Sie sind auch gegen unseren Antrag, wenn selbst dieser nicht durchkommen sollte, weil vielleicht auf der linken Seite nicht alle geschlossen sind, dann haben Sie halt dann drin, dass ausschliesslich flächeneffizient gefahren werden soll als Ziel. Also flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend. Wir haben unseren Antrag schon als einen recht grossen Schritt des Entgegenkommens verstanden. Wenn Sie Ihre eigenen Befürchtungen ernst nehmen, dann akzeptieren Sie bitte, dass wir Ihnen hier einen Schritt entgegenmachen und das Wort “flächeneffizient” aus der Zielsetzung 2050 rausnehmen. Es ist ein Schritt entgegen. Wir können sicher nicht verzichten auf die Zielsetzung lit. d), das wäre eine Verabschiedung von der Klimapolitik. Ich habe es gesagt, aber wir können die Flächeneffizienz rausnehmen, das ist ein Entgegenkommen, damit sollte dieser Diskussion, die bisher schon falsch war, definitiv der Stecker gezogen sein. Also wenn Sie jetzt dann solche Dinge noch behaupten, dann liegen Sie nicht nur falsch, sondern komplett falsch.

Zwischenfragen

Lorenz Amiet (SVP): David Wüest-Rudin, wenn ich das hier lese in Ihrem Antrag, heisst es da, die Verkehrsleistung wird bis 2050 so abgewickelt. Darf ich das so verstehen, zwischen Inkrafttreten und bis 2050 wird das so abgewickelt oder bis dann muss es umgesetzt sein?

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Es ist ein Ziel bis dahin, ab 2050 sollte der Verkehr ausschliesslich emissionsarm, klimaschonend und ressourcenschonend abgewickelt werden. Dazwischen, da gibt es einen weiteren Absatz weiter unten, sind die Zwischenziele beauftragt. Der Regierungsrat soll Zwischenziele formulieren. Es soll ein Ausstiegspfad sein quasi zur Dekarbonisierung.

Joël Thüring (SVP): Was machen Sie denn, Sie als Liberaler, obwohl Sie als Liberaler oft sehr gut versteckt, was machen sie denn, wenn in 2050 noch ein Auto diese Voraussetzung nicht erfüllt und ins Stadtgebiet kommen will, sei es als Bewohner dieser Stadt, sei es als Auswärtiger, was machen Sie dann damit?

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Dann ist das so. Wir können ja nicht eine Mauer bauen und alles verbieten, aber wir können durch Lenkung, Förderung, die Massnahmen sind aufgezählt in Abs. 5, erreichen, dass die Neuzulassungen zum Beispiel hier und in der Region zu 100% dekarbonisiert sind.

David Jenny (FDP): Würden Sie für den 1. Januar 2051 noch eine Oldtimer-Veranstaltung mit benzinmotorisierten Fahrzeugen, die sich auch bewegen, in Basel bewilligen?

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Ja, Verkehrsabbau gilt ausschliesslich als Zielsetzung, selbstverständlich wird der in seinem Forderungsrecht die Massnahmen ergreifen, dass man auf dieses Ziel hingeht und dann kann man eine Oldtimer-Veranstaltung noch bewilligen. Selbstverständlich.

Joël Thüring (SVP): Wir eiern jetzt hier um dieses 2050 herum und Sie haben die nicht lächerliche Frage von David Jenny eben nicht beantwortet, David Wüest-Rudin, und das ist genau der Kern dieses Punktes. Sie wollen als grünliberale Partei etwas verbieten und Sie können es mit schönen Worten umschreiben, wie Sie wollen, Sie wollen es verbieten. Sie können jetzt auch mit dem Kopf schütteln und Sie haben auch in Ihren Antworten auf die entsprechenden Zwischenfragen meines Kollegen Lorenz Amiet, aber auch auf David Jenny das so nicht beantwortet. Sie eiern hier in diesem Punkt genauso herum, wie die Kommissionsmehrheit. Sie wollen, und das muss so auch festgehalten werden, wenn wir heute Ihrem Antrag, wenn man dem heute so zustimmt, dass ab dem 01.01.2051 keine Autos mehr in Basel-Stadt sein dürfen, die nicht diese Zielvorgaben erfüllen und zwar solche, die hier wohnen mit ihrem Wagen, die Firmen, die hier ihren Sitz haben, aber auch Auswärtige. Das muss einfach festgehalten werden und deshalb ist dieser Antrag völliger Unsinn. Er ist absolut nicht liberal und wenn wir bis dahin so weit sind, dass wir uns ohnehin “nur noch” mit solchen Fahrzeugen fortbewegen, dann hat sich das “Problem” ja sowieso erledigt, dann müssen wir dazu auch überhaupt nichts ins Gesetz schreiben. Es ist also völlig absurd, das hier aufzunehmen und David Wüest-Rudin, ich hoffe wirklich, Sie finden bis zu den Wahlen noch

das liberal in ihrem Parteinamen. Sie haben es irgendwo verloren in den letzten paar Wochen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Diese eben gehörten Ausführungen sind natürlich offensichtlicher Mumpitz und deshalb wollte ich eigentlich Joël Thüring fragen, ob ihm klar ist, dass die kantonalen Kompetenzen in der Zulassung von Motorfahrzeugen sehr eng begrenzt sind und dass es Bundeskompetenz ist, nämlich im eidgenössischen Strassenverkehrsgesetz, ob ein Oldtimerrennen 2051 oder Oldtimerfahrzeuge, sagen wir mal, rennen auch, ob das zugelassen wird oder nicht. Welche Fahrzeuge auf unseren Strassen verkehren, das entscheidet nicht der Kanton, das ist doch kompletter Mumpitz. Alles, was diskutiert worden ist in den gefühlten letzten zehn Minuten, ist total abwegig, weil das ohnehin nicht in die kantonale Kompetenz fällt. Ich gehe davon aus, dass auch in 30 Jahren es noch ein eidgenössisches Strassenverkehrsgesetz gibt und nach diesem selbstverständlich auch Oldtimerfahrten noch zugelassen sind. Vielleicht der Wagen, in dem Jörg Vitelli aktuell fährt, kann dann noch gefahren werden, usw. Von dem her bitte ich Sie doch zu sehen, ich glaube, es ist wichtig für unsere Debatte hier, um jetzt noch ein bisschen seriöser zu werden. Die kantonalen Kompetenzen hier sind sehr beschränkt. Die wesentlichen Dinge im Strassenverkehr bei der Zulassung von Fahrzeugen werden vom Bund geregelt. Wir reden hier nur über den kleinen Bereich, den der Kanton beeinflussen kann, auch schon nur aus dieser starken Beschränkung unseren kantonalen Kompetenzen in diesem Bereich, ergibt sich, dass die ganze Emotionalität in dieser Debatte eigentlich etwas unnötig ist aus meiner Sicht. Selbstverständlich wird weiterhin der Bund entscheiden, mindestens gehe ich sehr stark davon aus, dass das auch 2050 noch der Fall sein wird, welche Fahrzeuge hier auf unseren Strassen verkehren und welche nicht.

Zwischenfragen

Patrick Hafner (SVP): Herr Regierungsrat, wenn Sie schon von Mumpitz reden, was ich ehrlich gesagt einer Zurechtweisung würdig fände, ist Ihnen bewusst, dass es hier gar nicht darum geht, Fahrzeuge für den Strassenverkehr zuzulassen, sondern die Erlaubnis zu geben, auf Kantonsgebiet zu verkehren und dass das eine völlig andere Sache ist und es problemlos vorstellbar ist, das kantonal zu regeln?

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Nein, es ist so, dass auch der Bund entscheidet, welche Fahrzeuge auf kantonalen Strassen verkehren dürfen.

Luca Urgese (FDP): Herr Regierungsrat, Sie haben jetzt gesagt, dass der Kanton gar nicht festlegen darf, welche Fahrzeuge auf Kantonsgebiet fahren dürfen. Wir sagen in der verkehrsfreien Innenstadt, dass grundsätzlich keine Fahrzeuge verkehren dürfen und legen dann Ausnahmen fest, welche Fahrzeuge reindürfen. Gemäss Ihren Ausführungen ist das demnach nicht nach Vorlage des Strassenverkehrsgesetzes.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Natürlich, auch diese Kompetenz findet sich im Strassenverkehrsgesetz.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Ich habe es ja schon mal gesagt, ich bin nicht harmoniebedürftig, ich kann das heute gut ausleben. Ich bin sehr dankbar, dass David Jenny das auch als versierter Jurist nochmal kräftig bestätigt hat, dass diese Formulierung, wie sie im d) steht, eben keine Zielsetzung ist, zumindest keine so unverbindliche, wie uns gewisse Kreise wahrmachen wollen. Im Übrigen, wenn ich mich nicht ganz schwer täusche, aber da sind andere im Saal berufener als ich, sind diese Pariser Ziele, die wir ja auch mitunterschrieben haben, auch Zielsetzungen. Wir sind sehr dafür, dass diese verbindlich einzuhalten sind und genauso nehme ich an, wenn man so etwas zustimmt wie diesem Buchstaben d), dann werden diese Zielsetzungen uns aber verbindlichst um die Ohren geschlagen. Nicht nur bis ins Jahr 2050, sondern schon vorher. Dann noch zur Wahlkampfrede von David Wüest-Rudin, selbstverständlich sind nicht alle, die diesen Buchstaben d) ablehnen oder die wenigsten gegen eine Dekarbonisierung und gegen eine bessere Umwelt. Nur, wir wollen das hier nicht so apodiktisch und verbindlich reinschreiben, dass alles Mögliche, was wir vielleicht gar nicht verbieten wollen, dann auch verboten werden muss. Und wenn wir gerade diese Oldtimer-Parade nehmen, weil es ein schönes Beispiel ist, das David Jenny angewendet hat, doch, das ist dann eine kantonale Kompetenz, ob man dann beispielsweise auch eine Tattoo-Parade, die auch solche Oldtimer hat, erlaubt oder nicht, weil man einfach sagt nein, es steht hier drin, “ausschliesslich” und dieses Fahrzeug erfüllt diese Bedingung nicht. Nun kann man sagen, das ist relativ wurscht, ob eine Oldtimer-Parade oder eine Tattoo-Parade dann in Basel durchgeführt werden darf, okay, mir würde sie fehlen, anderen vielleicht nicht, aber es ist einfach sehr schlechte Gesetzesarbeit, hier unter dem verfänglichen Namen Zielsetzung Sachen zu beschliessen, die dann zu starken Restriktionen führen. Ich habe hier nur zwei genannt. Zum Schluss noch etwas zu Hans-Peter Wessels und den kantonalen Kompetenzen und was ja gar nicht in der kantonalen Kompetenz liegt. Die kantonalen Kompetenzen sind tatsächlich relativ beschränkt im Strassenverkehrsrecht, sie sind aber auch relativ beschränkt im Asylrecht und wir hatten grad jüngstens einen Fall, wo das auch niemanden gestört hat.

Zwischenfrage

David Wüest-Rudin (fraktionslos): André Auderset, ist Ihnen klar, dass im lit. d) von der Gesamtverkehrsleistung gesprochen wird und dass darunter Paraden und Einzelfahrten kaum gezählt werden können?

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Ich verstehe das Wort “Gesamt” als alles umfassend und dann

gerade ja, gesamtumfassend und ausschliesslich ist sehr apodiktisch.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Ich kann nochmals für die Mehrheit betonen, warum wir diesen lit. d) in diesem Gesetz drin haben möchten. Es braucht dieses Ziel, weil von alleine werden wir dieses Ziel nicht erreichen und es ist uns auch bewusst, dass es machbar ist. Es ist kein unmögliches Ziel, aber es ist ein Ziel, das uns eine Richtung gibt und uns sagt, wohin wir möchten und wohin der Kanton und die Gemeinden hinarbeiten sollen, damit wir dieses Ziel erreichen. Darum ist dieses Ziel wichtig und darum ist es auch wichtig, dass es ein Jahr hat, das konsistent ist mit, wie ich schon erwähnt habe, anderen Klimaabkommen, Gesetze, usw. Spätestens bis 2050 sollten wir an diesem Punkt sein. David Wüest-Rudin hat es schon gesagt, in Abs. 5, der sich dann genau auf diesen Abs. 2 zum Teil bezieht, ist ja von den Zielen die Rede und es ist auch in unserem Bericht der UVEK sogar im allgemeinen Teil, nicht Mehr- und Minderheit, die Rede davon, dass der Regierungsrat diese drei Artikel 13, 13 a), 13 b) neu organisiert hat in einen oberen Abschnitt, wo es um die Ziele geht und in einen unteren Abschnitt, wo es um die Massnahmen geht. So wird dieser Artikel verstanden, dass oben zuerst die Ziele genannt werden und unten dann die Massnahmen definiert werden. Von dem haben wir die ganze Zeit immer gesprochen und es wurde bis jetzt nie infrage gestellt. Ich finde es seltsam, dass jetzt hier diese Diskussion so ausufert. Ich finde es auch bezeichnend, dass man ausgerechnet diese Parteien, die sich tatsächlich um das Klima kümmern, Klimahysterie vorwirft, nur weil sie es ernst nehmen mit dem Klimaschutz. Und jetzt, wenn es konkret wird, kommen genau die anderen Fraktionen und machen eine riesige Hysterie aus einem Ziel, woran sie anscheinend erkennen möchten, dass hier Enteignungen und weitere Dinge abgeleitet werden können. Ich glaube, das ist wirklich bezeichnend für diese Diskussion. Es geht um das Klima, dort wird uns Klimahysterie vorgeworfen, weil wir es ernst nehmen und wenn es dann um ganz konkrete Ziele, Gesetzesartikel geht, dann, weil die Argumente fehlen, muss man diese Hysterie lostreten, um vom Eigentlichen abzulenken. Ich bitte nochmals wirklich, diesen Artikel drin zu belassen in der Form, wie es die glp vorschlägt. Ich denke, damit haben wir eine gute Lösung, diese Befürchtungen sind endgültig vom Tisch und wir nehmen den Klimaschutz trotzdem ernst.

Eventualabstimmung
Änderungsantrag §13 Abs 2 d)
JA heisst lit. d) zu streichen, NEIN heisst dem Änderungsantrag der glp folgen

Ergebnis der Abstimmung
46 Ja, 50 Nein. *[Abstimmung # 1029, 18.09.19 15:57:26]*

Der Grosse Rat beschliesst
die Abstimmung zu wiederholen.

Eventualabstimmung
Änderungsantrag §13 Abs 2 d)
JA heisst lit d) zu streichen, NEIN heisst dem Änderungsantrag der glp folgen

Ergebnis der Abstimmung
46 Ja, 50 Nein. *[Abstimmung # 1030, 18.09.19 16:01:56]*

Der Grosse Rat beschliesst
eventualiter, dem Antrag der glp zu folgen.

Abstimmung
Änderungsantrag §13 Abs 2 d)
JA heisst Zustimmung zur Formulierung der UVEK Mehrheit, NEIN heisst Zustimmung zum Antrag der glp

Ergebnis der Abstimmung
11 Ja, 76 Nein, 8 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1031, 18.09.19 16:03:05]*

Der Grosse Rat beschliesst
dem Änderungsantrag der glp zu zustimmen.

Detailberatung
Abs. 3

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien und des Regierungsrates vor. Sie beantragen die folgende Formulierung: „Der Regierungsrat legt bezüglich Abs. 2 lit. b im Einklang mit der Energiegesetzgebung geeignete Ziele fest."

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Für die UVEK-Mehrheit ist es wichtig, dass dieses grosse Ziel bis 2050 in kleinere, auch bewältigbare Portionen aufgeteilt wird und darum Zwischenziele festgelegt werden, sodass wir quasi einen Absenkpfad haben von heute im nicht umweltfreundlichen Verkehr und Fortbewegungsarten zu möglichst umweltfreundlichem Verkehr und Fortbewegungsarten. So wie wir das auch kennen zum Beispiel vom Energiegesetz, wenn es darum geht, wie der CO2-Ausstoss abnehmen soll, wie auch bei der Energiestrategie des Bundes Zwischenziele festgesetzt werden. Das ist für uns das wichtigste und das ist ja auch das Neue, was die UVEK-Mehrheit im Vergleich zum Vorschlag des Regierungsrats noch hineingebracht hat. Wir haben das in unserer Formulierung so aufgenommen und uns vor allem auf das Energiegesetz des Kantons bezogen. Der Regierungsrat hat nun nach Veröffentlichung unseres Berichts hier einen Abänderungsantrag, von dem er generell von der Energiegesetzgebung spricht und vom geeigneten Ziel. Uns in der Mehrheit dünkt das doch ein besseres Vorgehen, weil die Energiegesetzgebung nicht nur aus dem kantonalen Energiegesetz besteht, sondern aus vielen weiteren Normen und Bestimmungen und die auch relevant sind für uns. Der Plural, das Wort Ziele, das kann sowohl Zwischenziele wie auch Endziele beinhalten. Es kann Ziele bezüglich CO2-Austoss, Energieeffizienz, wie auch alles Mögliche beinhalten und das ist für uns die bessere Formulierung. Sie ist kürzer und zugleich zutreffender und darum ist die UVEK-Mehrheit bereit, diesen Abänderungsantrag des Regierungsrats, der ja anscheinend auch von den bürgerlichen Parteien unterstützt wird, so zu übernehmen zugunsten eines Kompromisses.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Da will ich die Sitzungseffizienz nicht abschwächen und stimme da zu.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich gebe, damit das in die Materialien einfliesst, hier gerne zu Protokoll, dass der Begriff Ziele im Formulierungsvorschlag des Regierungsrates genauso gemeint ist, wie der Präsident der UVEK ausgeführt hat.

Lisa Mathys (SP): Ich will auch nicht verlängern, ich möchte nur noch zusätzlich beantragen, dass man lit. d) statt lit. b) hier jetzt schreibt, weil wir b) ja nicht angenommen haben. Stattdessen müsste das jetzt d) heissen, meine ich.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs. 3

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

94 Ja, 0 Nein. *[Abstimmung # 1032, 18.09.19 16:08:26]*

Der Grosse Rat beschliesst

dem Änderungsantrag zuzustimmen.

Detailberatung

Abs. 4 (neu)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien und des Regierungsrates vor. Sie beantragen die Worte „im gleichen Masse" zu streichen.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Die UVEK-Mehrheit besteht darauf, dass diese drei Worte in diesem Absatz drinbleiben. Wenn Hochleistungsstrassen auf unserem Kantonsgebiet ausgebaut werden, dann soll die Bevölkerung tatsächlich davon profitieren, indem das übrige Strassennetz beruhigt und zurückgebaut wird. Das ist immer das grosse Versprechen, wenn irgendwo Autobahnen ausgebaut werden und das soll dann tatsächlich auch eingelöst werden, und zwar im gleichen Masse und nicht nur zu einem Bruchteil oder zu einem kleinen Teil davon. Darum besteht die Mehrheit darauf, dass diese drei Wörter drinbleiben. Es soll von Anfang an als Paket gedacht werden. Die Autobahn wird dort umso und so viel Kapazität ausgebaut werden und im Gegenzug soll dann im Quartier XY so und so viel Kapazität zurückgebaut werden, damit genau der Raum, den der Verkehr oberirdisch bisher in Anspruch genommen hat, anders genutzt werden kann, damit der vielleicht auch für umweltfreundlichere Verkehrsmittel im städtischen Kontext wie zum Beispiel für Velo, öffentlicher Verkehr besser genutzt werden kann. Uns ist das ein ganz wichtiges Anliegen, weil sonst haben wir am Schluss mehr Strassenkapazität, ohne dass tatsächlich der Verkehr, der jetzt auf dem städtischen Netz ist, wirklich auf der Autobahn abgewickelt wird. Was ja die Idee ist, wenn man Autobahnen in Stadtnähe ausbaut, dass der Verkehr von den

Stadt- und Kantonsstrassen auf die Autobahn wandert. Das ist nur sichergestellt, wenn man die Kapazität auf diesem bestehenden Netz zurückbaut, damit am Schluss der Verkehr tatsächlich auf der Autobahn stattfindt und nicht weiterhin irgendwo in den Quartieren.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Wir beharren darauf, diese drei Worte zu streichen. Selbstverständlich sehen wir die Zielsetzung auch als gegeben an, dass man den Verkehr ja möglichst auf leistungsfähigen Strassen kanalisieren soll, sie aus den Quartieren rausbekommen soll, das geht mal besser, mal weniger gut, sollte immer das Ziel bleiben, hier reden wir jetzt wirklich von einer Zielsetzung. Hingegen dieses apodiktische “im gleichen Masse” lässt sich vielleicht nicht immer mit den Gegebenheiten vereinbaren. Dass man sich hier selbst Fesseln anlegt, die nicht notwendig sind, sehen wir nicht. Wie gesagt, wir stehen zum Ziel, dass der Verkehr kanalisiert werden soll, weitest möglichst auf die leistungsfähigen Strassen, das wird im Übrigen im Kanton leider auch nicht immer gemacht, aber dass man sicher nicht zwangsläufig abzählen muss, für jedes Auto, das dann mehr auf einer Hochleistungsstrasse ist, irgendwo eins im Kanton belästigt werden muss. Insofern bitten wir Sie darum, diese drei Worte zu streichen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich denke nicht, dass das ein Casus Belli sein sollte, diese drei Worte “im gleichen Masse”. Letztlich, Sie haben es gerade auch vom Sprecher der Minderheit gehört, sind wir uns, glaube ich, über die Stossrichtung einig. Das “im gleichen Masse” suggeriert eine Genauigkeit, die in der Realität nicht zu haben ist. Der Sprecher der Mehrheit hat das in seinem Votum eigentlich bereits gesagt, wenn Verkehr auf zusätzlichen Kapazitäten der Hochleistungsstrassen geht, reduziert er sich auch auf dem übrigen Strassennetz. Wenn aber mehr umweltfreundlicher Verkehr dort ist, andere Verkehrsträger, wie soll denn das genau gezählt werden. Also fliesst das auch ein “im gleichen Masse”, weil hier von Verkehr die Rede ist und nicht spezifisch vom MIV oder Bussen oder Fahrrädern. Von dem her, mein einziges Problem mit diesen drei Worten oder das Problem der Regierung ist, dass ein Stück weit hier eine Genauigkeit vorgespiegelt wird und eine Abzählbarkeit, die in der Realität aller Voraussicht nach so nicht gegeben sein wird.

Barbara Wegmann (GB): Das Grüne Bündnis und die SP lehnen die Streichung der Ergänzung “im gleichen Masse” ab. Durch die Streichung könnte man nämlich den aktuellen Abs. 2) umgehen, denn dafür sorgen wir, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten MIV auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen nicht zunimmt, nämlich indem man einfach neue Hochleistungsstrassen bauen und allfälliger Mehrverkehr darauf abwickeln würde. Wir aber wollen, dass eine allfällige Kapazitätserweiterung zu einer echten Entlastung des übrigen Strassennetzes führt. Aus diesem Grund ist die Ergänzung “im gleichen Masse” essenziell für den Erhalt unserer Lebensqualität.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Bisher war es ja so, dass im Umweltschutzgesetz diese Bestimmung schon drin war und dort hat sie sich auf die Verkehrsleistung, also auf die gefahrenen Kilometer der Fahrzeuge bezogen. Wenn auf den Autobahnen die gefahrenen Fahrzeugkilometer zugenommen haben, dann mussten diese auf dem untergeordneten Netz kompensiert werden. Neu geht es um die Kapazität. Man kann die Kapazität eines Netzes messen. Man kann die Kapazität eines Stromnetzes messen, man kann die Kapazität einer Strasse messen, einer Kreuzung, eines Flussbettes, wieviel Wasser da durchgeht, das ist machbar. Es geht eben nicht mehr darum, dass wir einzelne Autos zählen, sondern Kapazität. Es geht um die Hochleistungsstrassen, Velo, ÖV und so spielen dort nicht hinein, was auf Hochleistungsstrassen überhaupt fahren darf. Es geht rein um die Kapazität, die zur Verfügung steht, für diese Verkehrsmittel.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs. 4 (neu)

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

46 Ja, 50 Nein. *[Abstimmung # 1033, 18.09.19 16:15:59]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

Abs. 5 (neu)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien und des Regierungsrates vor. Sie beantragen Abs. „2 und 3“ durch Abs. „2 bis 4“ zu ersetzen.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Auch die Mehrheit schliesst sich diesem Abänderungsantrag an. Weil wir jetzt neu einen

Abs. 3 haben, ist alles nach hinten gerutscht und neu soll es heissen, Abs. 2 bis 4. Das ist rein eine formale Anpassung, weil wir einen neuen Abs. 3 haben.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend den Antrag anzunehmen.

Detailberatung

Abs. 5 a)

Abs. 5 b)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor. Sie beantragen die folgende Formulierung: „b) verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen und die Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen“

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Der Abänderungsantrag der bürgerlichen Parteien, der sich auf Abs. 5 b) bezieht, ist verknüpft mit den Änderungen, die auch in Abs. 5 c) vorgesehen sind. Ich nehme darum aus Sicht der Mehrheit Stellung zu diesen beiden Abänderungen, die zusammenhängen. Wir sind jetzt bei den Massnahmen und es geht darum, was der Kanton machen kann und was nicht. Für die Mehrheit ist es sehr wichtig, dass sowohl verkehrsberuhigende, verkehrslenkende wie aber auch verkehrsbeschränkende Massnahmen im Massnahmenpaket des Kantons und der beiden Gemeinden enthalten sind, damit diese angewendet werden können. Wir lehnen darum beide Abänderungsanträge ab. Um was geht es nun hier. Es geht darum, dass man zum Beispiel verkehrsbeschränkende Massnahmen, wie ein Nachtfahrverbot im Gundeli, das ist auch schon angetönt worden oder Tempo 30 auf Hauptstrassen nicht mehr durchführen kann. Da stellen wir uns entschieden dagegen. Solange die Grenzwerte zum Beispiel bezüglich Lärm oder Luftreinhaltung nicht eingehalten sind, müssen wir diese Massnahmen umsetzen können, wenn sie angebracht sind. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass das Bundesgericht ein lange Reihe von Entscheiden getroffen hat genau zu solchen Fragestellungen, was sollen die Kantone und Gemeinden tun können, dürfen und was nicht. Das Bundesgericht hat immer zugunsten dieser Massnahmen entschieden, weil es festgestellt hat, dass das Interesse an der Einhaltung von Grenzwerten höher zu gewichten ist als zum Beispiel diese Einschränkung in der Geschwindigkeit oder zur zeitlichen Befahrbarkeit gewisser Strassenabschnitte. Es ist sogar so weit gegangen, in einem kürzlich entschiedenen Fall in der Stadt Zug, wo die Gemeinde nicht mal geprüft hat, ob solche Massnahmen infrage kommen und dann haben Private das vor Gericht gebracht, dass das Bundesgericht gesagt hat, es besteht eine Pflicht zu prüfen, ob solche Massnahmen angebracht wären. Wenn wir jetzt das aus dem kantonalen Gesetz hier abändern und streichen möchten, würden wir hier etwas beschliessen, was ganz schräg zu dem steht, was das Bundesgericht über mehrere Jahre jeweils entschieden hat, was auch andere Kantone anwenden und was sogar der Ständerat auch nochmals festgehalten hat am 18. Juni von diesem Jahr. Dort war eine Abstimmung zu einer parlamentarischen Initiative, die genau die gesetzliche Grundlage für solche Massnahmen im Strassenverkehrsgesetz streichen wollte und im bürgerlich dominierten Ständerat ist diese parlamentarische Initiative deutlich abgelehnt worden, genau mit dem Argument, dass Kantone diese Massnahmen mit Augenmass anwenden sollen. Die Mehrheit ist darum ganz klar der Auffassung, dass wir hier weder das b) noch das c) abschwächen sollten, sondern dass wir diese Möglichkeit für diese Massnahmen im Gesetz beibehalten sollten.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Es ist tatsächlich nicht ganz einfach, verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahmen auseinanderzuhalten. Ich würde mal sagen, gerade jetzt im Zusammenhang mit dem Gundeli-Quartier, wenn ebenfalls Möglichkeiten bestehen, dort hindurchzufahren, einfach nicht über die Dornacher- und Gundeldingerstrasse, soviel ich weiss, über die Güterstrasse und die Nauenstrasse kann man ja weiterhin, wäre das wohl eher als lenkende Massnahme zu bezeichnen und damit zulässig. Wenn einfach die Strassen gesperrt werden, ohne dass eine Alternative besteht oder bloss Ausnahmen bestehen, die bestehen ja auch bei diesen beiden Strassen, da kann man durchfahren, wenn man dort Anwohner ist oder irgendwo hin muss, wo es nicht anders geht, das ist wohl alles noch im Sinne des Erfinders, wenn man es so sagen will. Ich stimme Lisa Mathys zu, die heute Morgen schon darüber geredet hat, dass es wahrscheinlich wenige Leute im Gundeli gibt, die den Zustand von vorhin wieder wollen. Ich glaube, das hat sich einigermassen bewährt, soweit es durchgesetzt wird. Ich habe mir sagen lassen, dass dort noch viel Verkehr durchfährt und sehr selten kontrolliert wird, ob die wirklich eine Berechtigung haben oder nicht, einfach weil die Polizei viel anderes zu tun hat. Wir möchten aber weiterhin auf dem Prinzip bleiben, das ist das Prinzip der Initiative, dass man nicht einander gegenseitig drangsalieren soll, sondern ein miteinander versucht, dass man lenkende Massnahmen machen kann. Das ist sinnvoll, Anreize schaffen, dass man entgegen beschränkenden Massnahmen oder reine Schikane-Massnahmen, wie sie teilweise auch gemacht wird, eben nicht macht. Deswegen hängt diese Ergänzung des lit. b) mit dem lit. c), wie der Mehrheitssprecher richtig gesagt hat, sehr eng zusammen, den wir gestrichen haben wollen. Ich werde mich dann dort nicht mehr gross dazu äussern. Wir möchten, dass Sie das genau nach unseren Anträgen machen, nämlich oben beim b), wo wir jetzt darüber reden, diese kleine Anpassung machen und dafür dann beim c) eine Streichung vornehmen.

Lisa Mathys (SP): Ich denke, es ist Konsens, dass wir hier gemeinsam diese beiden Anträge beraten, ich werde das auch

so halten, weil sie wirklich zusammenhängen. Das Grüne Bündnis und die SP-Fraktion lehnen diese Änderungsanträge ab. Wie wir gehört haben, soll Teil von lit. b) und lit. c) verschoben werden. Ich bin anderer Meinung als André Auderset und meine, dass eine Verkehrsbeschränkung ganz klar definiert ist und dass genau ein solches Nachtfahrverbot oder übrigens auch ein LKW-Fahrverbot in Quartierstrassen oder die Tempo-30-Zone auf der Sevogelstrasse verkehrsbeschränkende Massnahmen sind und so definiert sind. Und genau das wollen Sie streichen und in Zukunft nicht mehr machen. Deshalb spricht sich das Grüne Bündnis und die SP-Fraktion entschieden gegen diese Anträge aus.

Raphael Fuhrer (GB): Ich möchte nochmals ganz deutlich betonen, verkehrsbeschränkende Massnahmen sind im schweizerischen Strassenverkehrsgesetz erwähnt und es ist ganz klar, es geht genau um das, was Lisa Mathys gesagt hat, zum Beispiel Nachtfahrverbote, LKW-Fahrverbote, Tempobeschränkungen auf Hauptstrassen. Um das geht es hier und da ist die Frage, möchten wir weiterhin diese Möglichkeit haben im Kanton, diese Massnahmen einzusetzen oder nicht. Als Ergänzung, im Mobil!, das ist das Magazin des Automobilclubs der Schweiz von der Sektion Baselland, Basel-Stadt, gab es eine Meldung genau zu diesem Punkt und sogar der Automobilclub hat das mitbekommen, nämlich dass der Ständerat genau dieses Geschäft, das gesetzliche Grundlagen im Strassenverkehrsgesetz hätte eliminieren wollen, abgelehnt hat. Ich finde, wenn sogar der Automobilclub schreibt, es ist somit endgültig vom Tisch, dann verstehe ich nicht, wieso der Antrag jetzt hier immer noch auf dem Tisch ist von den bürgerlichen Parteien. Wir brauchen diese Massnahmen, wenn wir die Grenzwerte und die Sicherheitsvorgaben einhalten möchten in unserem Kanton.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs. 5 b)

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

44 Ja, 50 Nein, 1 Enthaltung. *[Abstimmung # 1034, 18.09.19 16:26:26]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

Abs. 5 c)

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der bürgerlichen Parteien vor. Sie beantragen §5 c) zu streichen.

Abstimmung

Änderungsantrag §13 Abs. 5 c)

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

43 Ja, 50 Nein, 1 Enthaltung. *[Abstimmung # 1035, 18.09.19 16:27:39]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

Abs. 5 d)

Abs. 6 (neu)

Abs. 7 (neu)

Abs. 8 (neu)

Abs. 9 (neu)

§13a aufgehoben

§13b aufgehoben

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Wir kommen nun zur Diskussion über die Abstimmung über den bereinigten Gegenvorschlag.

Wenn Sie dem Gegenvorschlag zustimmen, wird dieser der Initiative so gegenübergestellt.

Wenn Sie den Gegenvorschlag ablehnen, kommt die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Wir haben nun eine, wie ich finde, runde Sache. Wir haben auf Basis des Mehrheitsvorschlages diskutiert und haben jeweils Abänderungsanträge vom Regierungsrat, von der glp, aber auch von bürgerlichen Parteien aufgenommen. Wir waren von Anfang an der Ansicht, es sei ein Kompromiss und wir haben uns nochmals weiterbewegt. Es sind nochmals Anliegen von allen Richtungen aufgenommen worden und konnten in diesem Gegenvorschlag integriert werden. Trotzdem ist das Anliegen der Initiative weiterhin aufgenommen worden Wir haben eine Definition von umweltfreundlichem Verkehr, der nicht mehr einzelne Verkehrsmittel gegeneinander ausspielt, sondern die gleichen Kriterien an allen Verkehrsmitteln misst. Wir beachten trotzdem auch den Sinn des Umweltschutzgesetzes, nämlich die Umwelt, die Bevölkerung und die Wirtschaft vor negativen Auswirkungen und Kosten durch Umweltzerstörungen zu schützen. Die Flächeneffizienz ist weiterhin ein Kernelement bei dieser Definition von Umweltfreundlich, ist aber bei dieser Formulierung mit dem Ziel von 2050 mit “ausschliesslich” ausgenommen. So sind nun hoffentlich wirklich all diese Befürchtungen bezüglich Enteignungen, usw. vom Tisch und wir können wieder über das diskutieren, worum es nämlich geht. Es geht um Lösungen, auch im Verkehr, wir haben den Klimanotstand ausgerufen, wir haben eine nationale Energiestrategie bis 2050, wo auch die Kantone dazu beitragen müssen, und wir haben ein internationales Abkommen mit Paris, wo auch wir als Kanton Basel-Stadt unseren Beitrag dazu leisten sollen. So wie wir auch beim Strom vorausgegangen sind und nicht schlecht gefahren sind, so wie wir bei der Wärmeversorgung vorausgegangen sind und auch nicht schlecht gefahren sind, sollten wir das nun auch mit dem Verkehr tun, und zwar auf einer Art, die alle Verkehrsmittel mitnimmt.

Auf nationaler Ebene sind in den letzten Wochen sehr viele Verschiebungen zum Glück möglich gewesen, dass auch Parteien aus der Mitte und rechts von der Mitte zu Lösungen Hand geboten haben, die den Klimaschutz tatsächlich stärken. Ich spreche hier von der Abgabe auf Flugtickets, auf ein Innovationsfonds, der dann für Klimaschutz im Verkehrsbereich auch Geld zur Verfügung stellen soll, usw. Das sind sehr gute Vorschläge aus dem Ständerat. Ich denke, wir könnten diesen Sprung eigentlich hier im Kanton Basel-Stadt aufnehmen und auch mit einem guten Beispiel vorangehen und unsere Probleme hier lokal im Kanton, was den Verkehr angehen, so lösen, mit einer Lösung, die die gleichen Prinzipien wie bei der Energieversorgung, also der Wärmegewinnung in den Fokus stellt, und so vorwärts machen. Ich hoffe wirklich, dass nun mit diesem bereinigten Gegenvorschlag, von dem auch nochmals von verschiedenen Seiten Abänderungen durchgekommen sind, dass wir diesen Gegenvorschlag mit einem grossen Mehr durch das Parlament bringen und auch der Bevölkerung einen echten Gegenvorschlag, der auch tatsächlich Lösungen bietet, anbieten können gegenüber diesen Initiativen, die, wie schon mehrfach festgestellt wurde, einfach nicht mehr in die aktuelle Entwicklung und auch in die Probleme, die wir aktuell haben als Gesellschaft, hineinpassen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): **beantragt** den Gegenvorschlag abzulehnen.

Es wird Sie nicht erstaunen, denn ich habe es mehrfach gesagt, dass die Kommissionsminderheit Ihnen unter diesen Umständen empfiehlt, keinen Gegenvorschlag zu beschliessen und die Initiative ohne einen solchen dem Volk vorzulegen. Das schon allein deshalb, weil dieser Gegenvorschlag das Wort Gegenvorschlag nicht verdient. Ein Gegenvorschlag kommt den Initianten in irgendeiner Form oder aus welchen Motiven auch immer etwas entgegen. Hier wird in die Gegenrichtung gearbeitet und das kann es eigentlich nicht sein. Um ein absurdes Beispiel zu bringen, das aber in die gleiche Richtung ginge, es wäre etwa so, als kämen wir bei Wohnschutzinitiativen mit dem Gegenvorschlag, die Wohnbaugenossenschaften zu verbieten. Es kann doch nicht sein, dass man statt entgegenzukommen, hier nun die eigenen Vorstellunggen, wie die künftige Verkehrspolitik auszusehen hat, unter dem Deckmantel eines Gegenvorschlags einbringt. Wenn man so etwas will, kann man eine Motion einreichen oder selbst eine Initiative starten und genau dieses fordern. Besser kein Gegenvorschlag als ein solcher Gegenvorschlag, besser sogar gar nichts als eben das. Darum empfehlen wir Ihnen, den Gegenvorschlag in dieser Form abzulehnen und zur Initiative kann man später ja noch separat Stellung nehmen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich habe bereits heute Morgen darauf hingewiesen, dass aus der Sicht der Regierung die Diskussion in der UVEK äussert fruchtbar gewesen ist, dass die Positionen unseres Erachtens, so wie wir es lesen, nicht derart weit auseinander sind wie es teilweise dargestellt worden ist im Laufe dieser Debatte und dass der Gegenvorschlag zwei wirklich wesentliche und zukunftsweisende Erneuerungen enthält. Erstens einmal, dass man einen Bezug schafft zur Energiegesetzgebung und zum Klimawandel, das halte ich wirklich für fortschrittlich und innovativ, und zweitens einen Innovationsartikel eingebaut hat, der eine Gesetzesgrundlage auf kantonaler Ebene schafft, um innovative Mobilitätsformen zu fördern. Wir, nicht nur der Kanton Basel-Stadt, nicht nur die schweizerische Eidgenossenschaft, nicht nur Europa, sondern unser ganzer Globus steht vor einer grossen Herausforderung. Wie schaffen wir es, den Klimawandel so weit wie möglich abzuwenden und unseren Nachkommen eine Erde zu hinterlassen, die wirklich möglichst viel Lebensqualität bietet und möglichst vielen Menschen eine Heimat bieten kann? Hier stehen wir wirklich in der Verantwortung bezüglich der Dekarbonisierung, nicht nur im Bereich der Häuser aktiv zu werden, sondern auch im Bereich des Verkehrs. Selbst wenn das für einige hier drin unangenehm sein mag, auch im Verkehrsbereich besteht Handlungsbedarf und genau dafür wird mit diesem Gegenvorschlag auf kantonaler Ebene eine Grundlage gelegt, dass man hier tätig werden kann. Nehmen Sie doch Ihre Verantwortung gegenüber den kommenden Generationen ernst und stimmen Sie diesem Gegenvorschlag zu.

Nach Ansicht der Regierung haben sich beide Seiten wirklich bewegt und es ist überhaupt nicht so, dass man den Initianten nicht entgegengekommen ist. Die minus 10%, Hauptstein des Anstosses sozusagen, die stehen nicht mehr drin,

in keiner Variante des Gegenvorschlags und auch in der Variante, die heute die Mehrheit hier drin gefunden hat, steht das nicht mehr drin. Das ist ein grosses Entgegenkommen und vergessen Sie nicht, diese minus 10%, das hat unsere Stimmbevölkerung beschlossen. Also hier irgendwie so zu tun als würde man sich nicht bewegen und sagen wir mal, von der rot-grünen Seite her oder von der Mehrheit-Seite her, das stimmt einfach nicht. Mein Eindruck ist, dass man inhaltlich in einigen wesentlichen Punkten sich wirklich gefunden hat und von dem her denke ich, dass beide Seiten gut dastehen und die Interessen Ihrer Wählerschaft in verantwortungsvoller Weise wahrnehmen, wenn Sie diesem Gegenvorschlag jetzt zustimmen können.

Barbara Wegmann (GB): Was nun vorliegt ist ein Kompromissvorschlag und ein echter Gegenvorschlag. Wie die Initiative verlangt, wird nämlich das Reduktionsziel gestrichen, Hans-Peter Wessels hat es gesagt, auch die vom Initiativkomitee kritisierte Diskriminierung einzelner Verkehrsmittel fällt dank der Verkehrsmittel unabhängiger Definition von umweltfreundlicher Mobilität weg. Mit der Streichung der Bedingung “flächeneffizient” im Abs. 2 d) kommen wir einem weiteren Anliegen entgegen. Das Grüne Bündnis ist bereit, den vorliegenden Kompromiss mitzutragen und hofft auch, dass die Bürgerlichen sich kompromissbereit zeigen und im Sinne einer klima- und stadtverträglichen Mobilität dem Gegenvorschlag zustimmen.

Joël Thüring (SVP): Regierungsrat Hans-Peter Wessels, Raphael Fuhrer und auch Barbara Wegmann haben mich motiviert, jetzt etwas zu sagen. Ich frage mich, mit wem Sie jetzt einen Kompromiss gemacht haben, mit sich selber? Wir können von bürgerlicher Seite aber garantiert nicht sagen, dass dieser Gegenvorschlag jetzt ein Kompromiss ist. Auch der Verzicht auf dieses 10%-Ziel ist doch kein Entgegenkommen, das können Sie mir doch nicht erzählen. Sie können hoffentlich heute Abend noch selber in den Spiegel schauen, aber das ist doch nicht wahr. Das ist überhaupt nicht ein Kompromiss, der nur ansatzweise dem entspricht, was bürgerliche Parteien gerne gehabt hätten. Wir haben Ihnen zähneknirschend einen Kompromiss angeboten, nämlich das, was wir Ihnen heute als Anträge hier auf den Tisch gelegt haben. Ich möchte noch einmal zum Anfang zurückkommen, wir haben hier eine Initiative, die von etwas ganz anderem ausgeht und Sie kommen mit einem völlig weltfremden Gegenvorschlag. Der wird dann hier in einigen Punkten noch etwas modifiziert, aber im Wesentlichen mit Ihren Punkten und dann behaupten Sie jetzt, das sei ein Kompromiss. Wir können den Abstimmungskampf zu dieser Initiative und zu diesem Gegenvorschlag gerne führen, aber führen Sie ihn bitte ehrlich. Hier von einem Kompromiss zu sprechen ist nun wirklich, so wie wenn Sie mir erzählen wollen, dass Sie im April statt der Osterhasen der Samichlaus vorbeikommt. Das ist kein Kompromiss und deshalb gibt es aus bürgerlicher Sicht nur eines, wir müssen diesen Gegenvorschlag ablehnen und schauen, dass es keinen Gegenvorschlag gibt, weil dieser derart weit von dem entfernt ist, was realitätsnah ist, dass wir das unserer Bevölkerung im Kanton Basel-Stadt nicht zumuten können.

Ich muss einfach auch an die Adresse meiner bürgerlichen Kollegen einmal mehr daran erinnern, ja, wir haben Sie davor gewarnt, wenn wir den Klimanotstand ausrufen, werden die Damen und Herren von der linken Seite uns das permanent um die Ohren hauen. Sehen Sie, sie machen es. Ich kann Ihre Strategie der Linken nachvollziehen, aber es ist eine falsche Strategie und deshalb hätte man diesen unsäglichen Klimanotstand niemals ausrufen dürfen, weil man sich jetzt permanent auf diesen berufen tut. Wir bitten Sie also wirklich, diesen Gegenvorschlag abzulehnen. Regierungsrat Hans-Peter Wessels hat seine klimapolitischen Ziele der Zukunft noch erläutert, wir können uns hinter diese klimapolitischen Ziele insofern stellen, als dass wir sagen, wenn es sich im normalen liberalen System einer liberalen Welt so ermöglichen lässt und es dem einzelnen nicht zu viel kostet, dann ist es sicherlich etwas, was wir mittragen können. Aber auf Biegen und Brechen oder auf Teufel komm raus irgendwelche Ziele jetzt festzuschreiben, das ist absurd. Wir haben in diesem Gesetz, Sie können es noch einmal negieren, ein Ziel, nämlich dass ab 2051 in Basel-Stadt keine Verbrenner- und Dieselmotoren mehr fahren dürfen. Das ist ein Ziel, das wir drin haben und deshalb ist das garantiert kein Kompromiss. Wir bitten Sie also, diesen Gegenvorschlag abzulehnen.

Zwischenfrage

Luca Urgese (FDP): Joël Thüring, gehen Sie ernsthaft davon aus, dass dieser Gegenvorschlag auch nur ein Komma anders ausgesehen hätte, wenn der Klimanotstand hier nicht ausgerufen worden wäre?

Joël Thüring (SVP): Zumindest wäre das Wort Klimanotstand, den Sie hier ausgerufen haben, nicht etwa gefühlt 20-mal pro Votum der linken Seite gefallen. Insofern kann ich sagen, ja, es wäre anders ausgefallen.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Es wird Sie nicht erstaunen, wir werden den Gegenvorschlag hier so natürlich unterstützen. Es ist, wie gesagt, aus unserer Sicht wirklich ein Kompromiss. Das können Sie jetzt versuchen in Abrede zu stellen oder schlecht zu reden, ich werde Ihnen auch erklären warum. Es ist ein Kompromiss, erstens, das wurde gesagt, weil wir das minus 10%-Ziel weghaben. Das ist ein Schritt, das müssen Sie akzeptieren, da wurde Ihnen etwas entgegengekommen. Zweitens ist ein wichtiger Teil, der bis jetzt nicht genannt wurde, wir kommen weg von diesem Ausspielen Auto gegen Velo, ÖV, etc., sondern Zentrum ist die Umweltfreundlichkeit, Luca Urgese, die Umweltfreundlichkeit der Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten. Wenn die Automobilität umweltfreundlich wird, dann wird sie eben nicht mehr ausgespielt gegen Velo und ÖV und genau deswegen haben wir auch Hand geboten. Das ist der dritte Punkt, beim Ausnehmen der Flächeneffizienz beim ausschliesslichen Ziel. Noch ein Punkt, wenn die minus 10% weg sind, wenn der Verkehr umweltfreundlich abgewickelt wird, haben Sie auch kein Reduktionsziel mehr drin. So lesen wir das. Sie können im Bereich umweltfreundlichen Verkehr wachsen mit der Bevölkerung und der Wirtschaft. Und dann, aber

das wollten sie ja nicht erreichen, das ist einfach ein Nebeneffekt, der für uns sehr wichtig ist, wir erreichen, Hans-Peter Wessels hat es gesagt, die Dekarbonisierung im Verkehr. Sie wollen das ja offenbar nicht. Das kommt nicht von alleine, dass keine Benziner und Diesel mehr rumfahren. Sie müssen Infrastrukturen aufbauen, Ladestationen, Sie müssen allenfalls Wasserstoff herstellen, wenn die Technologie kommt und das zur Verfügung stellen können. Das müssen Sie allenfalls fördern, das müssen Sie lenken, damit es in diese Richtung geht, das kommt nicht von alleine. Klimaschutz ist nicht gratis zu haben, ein bisschen etwas müssen wir schon dafür tun.

Hans-Peter Wessels hat es gesagt, eine grosse Errungenschaft dieses Gegenvorschlags, der Bezug zum Energiegesetz, die Dekarbonisierung der Autoflotte. Eine grosse Errungenschaft. Wir haben also ein Kompromiss plus eine grosse, gute Errungenschaft, die wir erreicht haben. Zudem haben wir weitere Anpassungen jetzt in einzelnen Anträgen durchaus zugestimmt, dass wir ausschliesslich nur für Strassenverkehr im Abs. 2 rausgenommen haben. Ein weiterer Schritt, vielleicht ein kleiner, aber es ist ein Schritt. Wir haben auch weitere Anträge gutgeheissen. Es ist ein Kompromiss und wir haben einen grossen Schritt in Richtung Dekarbonisierung im Verkehr gemacht, das ist wichtig und das ist richtig. Und, es wurde erwähnt, es geht um Innovation und Intelligenz. Verschliessen Sie sich doch nicht auch den Punkt. Eine weitere Errungenschaft, Innovation und Intelligenz im Verkehr, das brauchen wir, dass nicht sture Ablehnung und zurück in die 60er Jahre des letzten Jahrhunderts. Zum Schluss vielleicht noch, meine Damen und Herren der bürgerlichen Seite, überlegen Sie einmal, wenn Sie jetzt ohne Gegenvorschlag in die Abstimmung gehen und Sie verlieren diese Abstimmung, was haben Sie dann im Vergleich zum Gegenvorschlag, den Sie jetzt haben? Sie haben die minus 10% drin, Sie haben die ganzen Errungenschaften, die ich jetzt aufgeführt habe, die haben Sie nicht mehr und Sie haben die minus 10% weiterhin drin. Überlegen Sie doch auch das. Aus unserer Sicht ist das wirklich eine runde und gute Lösung. Kommen wir doch jetzt weg von diesen ideologischen Kämpfen, wir haben die richtigen Zielsetzungen genannt, also bitte, stimmen Sie doch dem zu.

Thomas Widmer-Huber (CVP/EVP): Von beiden Seiten im Vorfeld habe ich das Wort Kompromiss gehört, aber für mich ist ein Entgegenkommen von irgendwelcher Seite noch kein Kompromiss. Mein Eindruck ist, wir haben das Powerplay der Mehrheit. Für einen Kompromiss bräuchte es zwei Partner, die sich zusammenraufen. Ein Kompromiss würde bedeuten, dass man nachher allenfalls eine Mehrheit hätte, vielleicht von Zweidrittel oder Vierfünftel. Von mir her haben wir es nicht mit einem Kompromiss zu tun, sondern ein Kompromiss wäre wirklich eine neue Lösung. Von dort her ist das für mich sehr unbefriedigend, ich werde mich darum enthalten.

Luca Urgese (FDP): Ich muss jetzt auch auf diesem Kompromissbegriff herumreiten. Wie man hier nach vorne stehen und sagen kann, dieser Gegenvorschlag ist ein Kompromiss, finde ich schon gewagt. Ein Kompromiss setzt voraus, dass sich zwei Seiten miteinander einigen. Jetzt haben wir uns heute Vormittag und heute Nachmittag bei mehreren Abstimmungen dargelegt, was unsere Position ist. Wir hatten Abstimmungen, die ganz klar getrennt waren in zwei Lagen und jetzt am Schluss Hinstehen und sagen, dieser Gegenvorschlag ist dieser grosse Kompromiss, das finde ich schon ein wenig dreist. Auch zu sagen, dass das minus 10%-Ziel jetzt aus dem Gesetz gestrichen wird, ist das grosse Entgegenkommen, finde ich auch noch speziell. Dieses minus 10%-Ziel, das habe ich im Eintretensvotum gesagt, läuft nächstes Jahr ab, so oder so, egal, ob wir das Gesetz ändern oder nicht. Das heisst, Sie brauchen etwas Neues und das ist jetzt das, warum Sie hier so an diesem Gegenvorschlag herumgearbeitet haben, sonst haben Sie ab 2021 nichts mehr. Das wäre auch so passiert, das ist kein Entgegenkommen von Ihrer Seite. Wir haben Ihnen diverse Anträge unterbreitet, damit klar gemacht, ja, wir sind uns einig bei der Förderung umweltfreundlicher Mobilität. Der Gegenvorschlag, so wie wir ihn Ihnen unterbreitet haben, war darauf angelegt, umweltfreundliche Mobilität zu fördern, unabhängig davon, welches Verkehrsmittel Sie benutzen. Diesen Unterschied wollten Sie nicht machen. Sie halten weiterhin daran fest, dass Sie bei den Autofahrzeugen andere Massstäbe anlegen. Ja, David Wüest-Rudin, bei der Dekarbonisierung im Verkehr, dafür muss man etwas unternehmen. Martina Bernasconi hat einen Vorstoss eingereicht, den wir wahrscheinlich heute nicht mehr behandeln werden, wo es darum geht, Wasserstofffahrzeuge zu fördern. Selbstverständlich, dafür muss man etwas machen, dafür haben wir mehrmals auch bereits die Hand geboten. Ja, Sie haben ein paar einzelnen Anträgen zugestimmt, wo es um kleinere Sachen ging, bei den wesentlichen Anträgen haben Sie uns auflaufen lassen. Das ist Ihr gutes Recht, aber stehen Sie dann nicht hin und sagen, das sei ein Kompromiss. Deshalb, meine Damen und Herren, können wir diesen Gegenvorschlag nicht unterstützen. Wir bitten Sie, den Gegenvorschlag abzulehnen.

Lisa Mathys (SP): Ich kann es nicht lassen, jetzt das noch richtig zu stellen. Der Gegenvorschlag der UVEK-Mehrheit ist kein links-grüner Wunschtraum. Der war ein Kompromiss. Die Initiative verlangte die Streichung des Reduktionsziels und wollte sie ersetzen durch eine Zunahme des Verkehrs. Wir haben gesagt, wir verzichten darauf eine weitere Reduktion zu fordern, obwohl das gesetzlich festgehaltene Ziel noch nicht erreicht ist und wir sind bereit zuzustimmen, dass es einfach nicht mehr zunehmen darf. Aber dieses Ziel, das vom Volk auch so gewollt war, umzukehren, das wäre genauso unehrlich gewesen. Ich möchte einfach, dass das hier nicht jetzt plötzlich so darstellt, als wären wir die Sturen. Wir waren schon in der Erarbeitung des Gegenvorschlags kompromissbereit und haben da unsere Schritte gemacht, indem wir solche Sachen schon angeboten haben. Und die Förderung, die Sie angesprochen haben, Luca Urgese, die ist ja drin, die wollen wir genauso wie Sie auch.

David Wüest-Rudin (fraktionslos): Nur ganz kurz, weil die Zwischenfrage nicht zugelassen wurde. Ich sehe nirgends im Gesetzestext, dass das Auto explizit benachteiligt wird. Es ist einfach, das Wachstum des motorisierten Individualverkehrs soll nicht weiter zunehmen, aber ansonsten wird nicht mehr gegeneinander ausgespielt. Es gibt nicht, Autos sollen weniger wachsen oder Autos sind schlechter. Der Verkehr soll umweltfreundlicher werden, das steht drin.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Das Ende ist doch nah, zumindest von diesem Geschäft. Es wurde heute sehr viel über Kompromiss diskutiert, dazu möchte ich auch noch gerne was sagen. Ein Kompromiss ist etwas, worin sich, und das zeichnet ja die gut eidgenössische Variante des Kompromisses aus, alle irgendwie darin finden können oder man kann es auch anders sagen, wenn so eine allgemein austarierte Unzufriedenheit herrscht. Das ist, glaube ich, nach diesem Ergebnis unserer langen Debatte nicht der Fall, die Unzufriedenheit ist bei uns recht gross, bei Ihnen müsste die Zufriedenheit relativ gross sein. Wir sehen das nicht als Kompromiss. Wir fühlen uns hier überhaupt nicht eingebunden, auch nicht durch ein paar semantische Änderungen, die jetzt da gemacht wurden. Unsere Kritik, die zwar als Fakenews ausgewiesen wurde, sehen wir weiterhin als berechtigt an. Und wenn da noch die Frage kommt, was haben Sie, wenn dann die Abstimmung und der Gegenvorschlag scheitert, aber auch die Initiative, ja, stimmt, das ist nicht das, was wir wollen. Aber dass wir dann noch diese 10%-Klausel drin haben, von dem ja jeder weiss, dass sie nicht durchführbar ist, das wird den Kuchen auch nicht gelber oder fetter machen. Kurz und gut, wir hoffen natürlich, dass die Initiative durchkommt, ein solcher Gegenvorschlag wollen wir auf alle Fälle absolut nicht.

Raphael Fuhrer (GB): Ich verstehe nicht, warum jetzt als Beispiel von André Auderset das Verbot von Wohngenossenschaften kommt. Wieder ein Verbot. Wo in unserem Gesetzesvorschlag sind denn Verbote drin? Wie ich schon in den letzten mehreren Minuten erklärt habe, wir wollen nicht das Auto einfach verbieten, das ist nicht unser Ziel. Es geht darum, den umweltfreundlichen Verkehr als Ganzes zu fördern und damit ist eine umweltfreundliche, intelligente, innovative Nutzung des Autos gemeint. Zum Votum von Joël Thüring wegen dem Klimanotstand. Ich habe das Wort genau einmal verwendet, jetzt das zweite Mal. Klimanotstand hin oder her, der Bundesrat hat vor ein paar Tagen beschlossen, dass die Schweiz bis 2050 Netto-Null-CO2-Emissionen haben soll. Ich frage die SVP-Fraktion, wie möchten Sie das bewerkstelligen, ohne beim Verkehr etwas zu ändern? Das ist völlig illusorisch, dass wir den Verkehr so weiterfahren lassen können wie bisher und so Klimaziele erreichen werden. Das ist einfach unlogisch. Ich finde es viel ehrlicher gegenüber der Stimmbevölkerung, wenn wir aufzeigen, wo der Lösungsweg ist, wo der Lösungsraum ist und wie wir eben alle Verkehrsmittel dabei mitnehmen können. Ich frage mich schon, wieso bürgerliche Parteien so innovationsfeindlich sind. Wir sehen diese Veränderung, die sich im Verkehrssektor abzeichnet, das ist enorm. Da ist sehr viel Kapital herum. Automobilkonzerne überlegen sich, was in den nächsten Jahrzehnten kommt, steigen ins Business von Mobilitätsdienstleistungen ein, bringen ihre eigenen Flotten von Mietautos, usw. Warum sollen wir hier einfach zuschauen und das über uns her rollen lasse? Heute stehen über Nacht vielleicht 200 Trottinetts irgendwo und wenn wir das nicht begleiten mit einer Strategie, dann sind es dann auch irgendwann so und so viele Autos von VW und von dem und von jenem. Wir brauchen hier eine Strategie, wir müssen diese Potentiale, die sich hier ergeben, nutzen und Innovation ist doch die beste Garantie für volle Auftragsbücher des Gewerbes in der Agglomeration hier vom Kanton Basel-Stadt. Ich verstehe wirklich nicht, warum die bürgerlichen Parteien sich so gegen Innovation und Lebensqualität stellen, was ein wichtiger Faktor ist, unsere Standortqualität. Ich bitte Sie nochmals, diesen Gegenvorschlag mit diesen Änderungen, wo man Ihnen auch entgegengekommen ist mit Abänderungsanträgen, dem Stimmvolk als Alternative zu dieser Initiative zu unterbreiten, weil die Initiative einfach keine Probleme löst.

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum bereinigten Gegenvorschlag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

50 Ja, 41 Nein, 5 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1036, 18.09.19 16:57:42]*

Der Grosse Rat beschliesst

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3‘387 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten formulierten Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ mit dem folgenden Wortlaut:

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: § 13, 13 a und § 13 b werden aufgehoben und durch folgende Fassung ersetzt:

1. Grundsätze

§ 13

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. Hierfür setzen sie fiskalische Anreize und treffen weitere Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

Absatz 2 Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

Absatz 3 Der Kanton und die Landgemeinden sorgen durch bauliche, betriebliche und verkehrslenkende Massnahmen dafür, dass der Langsamverkehr, der öffentliche Verkehr und der motorisierte Individualverkehr vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden.

Absatz 4 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA- Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss dem Absatz 1 und 3 zu verwenden.

Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.

wird beschlossen:

1. Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:

§ 13 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (neu), Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu), Abs. 6 (neu), Abs. 7 (neu), Abs. 8 (neu), Abs. 9 (neu)

Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten (Überschrift geändert)

1 Als umweltfreundlich gelten solche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten, die insbesondere flächeneffizient, emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

2 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen sorgen dafür, dass

a. die Verkehrsemissionen insgesamt vermindert werden;

b. die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf Kantonsgebiet ausserhalb von Hochleistungsstrassen auch bei einem Wachstum der Wohnbevölkerung und einem Anstieg der Beschäftigtenzahl nicht zunimmt;

c. umweltfreundliche Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten bevorzugt behandelt werden;

d. die Gesamtverkehrsleistung auf Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen bis 2050 ausschliesslich mit Verkehrsmitteln und Fortbewegungsarten abgewickelt wird, die emissionsarm, klima- und ressourcenschonend sind.

e. alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer vor Gefährdungen und vermeidbaren Behinderungen geschützt werden.

3 Der Regierungsrat legt für das Ziel gemäss Abs. 2 lit. d im Einklang mit der Energiegesetzgebung geeignete Ziele fest.

4 Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug in gleichem Masse dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

5 Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen ergreifen insbesondere folgende Massnahmen, um die Zielsetzungen gemäss Abs. 2 bis 4 zu erfüllen:

a. bauliche Anpassungen der Verkehrsinfrastruktur sowie betriebliche Massnahmen, die die Nutzung des Strassenraumes optimieren;

b. verkehrslenkende Massnahmen, insbesondere die Kanalisierung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf verkehrsorientierte Strassen;

c. verkehrsbeschränkende Massnahmen wie die Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf den siedlungsorientierten Strassen;

d. Fördermassnahmen zugunsten von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

6 Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen und unterscheidet dabei nach Strassenkategorien und Fortbewegungsarten.

7 Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, damit die Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

8 Der Kanton ergreift geeignete Massnahmen, um innovative Mobilitätsformen und Mobilitätslösungen zu fördern, die zu einer Senkung der Umweltbelastungen beitragen.

9 Die vom Bund dem Kanton Basel-Stadt jährlich überwiesenen kantonalen LSVA-Anteile sind vollumfänglich für Massnahmen gemäss Abs. 5 zu verwenden.

§ 13 a

Aufgehoben.

§ 13 b

Aufgehoben.

Detailberatung

II. Weitere Behandlung

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Die Kommissionsmehrheit beantragt, die Initiative den Stimmberechtigten zur Verwerfung zu empfehlen.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Die Initiative denkt immer noch nach dem Schema ÖV, MIV, Velo, usw. Wir machen hier ein Gesetz, das über die nächsten paar Jahre, wenn es gut geht auch Jahrzehnte seine Berechtigung behalten sollte.

Wie möchte die Initiative zum Beispiel mit Catch a Car, Pick-e-Bike, usw. umgehen, wenn sie nur diese klassischen schon fast überholten Kategorien kennt? Wie möchten wir in Zukunft eine Verkehrspolitik machen ohne Monitoring der Verkehrsleistung? Wenn wir im Trüben fischen, wie möchten Sie evaluieren, welche Massnahmen eigentlich zu welchem Effekt führen? Warum sollen wir das abschaffen, so wie das die Initiative möchte? Wir diskutieren hier über Änderungen des Umweltschutzgesetzes. Das Umweltschutzgesetz hat die Aufgabe, uns vor Umweltauswirkungen zu schützen. Warum möchten wir ins Umweltschutzgesetz festschreiben, dass die Umweltbelastung zunehmen soll, wenn sie heute schon über den Grenzwerten und über den Zielvorgaben ist? Fr. 7'500'000'000 externe Kosten des MIV, eine enorme volkswirtschaftliche Belastung. Dagegen Lebensqualität, mehr Platz, Klimaschutz, ist es Ihnen wirklich ernst, dass Sie hier noch mehr externe Kosten möchten, noch weniger Platz, kein Klimaschutz und weniger Lebensqualität? Warum sollen wir eine Initiative unterstützen, die das Auto vor das Velo, vor den öffentlichen Verkehr und vor die Fussgängerinnen und Fussgänger stellen möchte, wenn ja gerade die Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgänger die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer sind in unserem Kanton und das auch noch, wenn schon heute eine Mehrheit ohne eigenes Auto lebt und ihr Leben oder sein Leben sehr gut gestalten kann? Sollen also auch noch 2050 fossilbetriebene Autos in unserem Kanton herumfahren, die enorm viel Platz in Anspruch nehmen und die Strassen in unserem Kanton verstopfen? Können wir da nicht doch vielleicht etwas ändern und in eine Richtung steuern und dabei eben alle Verkehrsmittel mitnehmen? Für die Mehrheit ist klar, wir brauchen intelligente und umweltfreundliche Verkehrsarten und Fortbewegungsarten. Ein Verbund von Velo, ÖV, von auch einer umweltfreundlichen Nutzung des Autos und zu Fussgehenden, dieses Bild scheint für die Initianten ein wahres Schreckgespenst zu sein. Für uns ist das genau die Vision, die wir haben von der Zukunft bis 2050. Dorthin möchten wir gehen und daher bitten wir Sie, die Initiative dem Stimmvolk zur Ablehnung zu empfehlen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Wie gesagt, wir sind schon sehr lange an dieser Sache. Wir haben jetzt nochmals die gleiche Leier gehört wie schon heute Morgen, das möchte ich Ihnen nicht auch noch antun. Ich möchte nur auf die eine Frage kurz Antwort geben, die mein Vorredner gestellt hat, sollen im Jahr 2050 noch fossilbetriebene Autos in Basel herumfahren. Keine Ahnung, weiss ich nicht, wahrscheinlich deutlich weniger, aber dagegen heute bereits mit apodiktischen Vorschriften alles vorzuspuren, als ob man wüsste, was im Jahr 2050 dann tatsächlich Sache sein wird, insofern ist die Initiative durchaus visionärer als der Gegenvorschlag. Die Initiative lässt nämlich offen, was geschehen soll. Sie möchte zusammen daran gehen, die Zukunft zu entwickeln, ohne sich bereits in fixe Leitplanken zu schnüren, die sich dann in vielleicht 10, 20 oder 30 Jahren als völlig untauglich entwickeln. In diesem Sinne beantragen wir Ihnen, die Initiative mit Empfehlung auf Annahme zu überweisen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Die Regierung beantragt Ihnen, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen. Weshalb. Die Initiative gibt vor, die teilweise unselige Debatte, das Ausspielen unterschiedlichster Verkehrsträger gegeneinander beenden zu wollen und sagt, dass man das minus 10%-Ziel als unrealistisch aus unserer Gesetzgebung streichen solle. Diese Ambitionen der Initiative wären ja an sich durchaus begrüssenswert. Nun haben wir aber einen Gegenvorschlag, der beide diese Anliegen in guter Weise erfüllt, in zukunftsorientierter Weise erfüllt und ich denke, der Gegenvorschlag, so wie Sie ihn heute beschlossen haben, ist zukunftsorientiert, ist innovativ. Die Initiative hingegen, wenn man dann schaut, was sie genau fordert, erweist sich partiell als das Gegenteil dessen, was sie vorgibt zu sein. Eigentlich handelt es sich um eine Museums-Initiative, welche die Verkehrspolitik der 60er Jahre, des letzten Jahrhunderts wiederbeleben möchte und eigentlich viel stärker als alles andere die einzelnen Verkehrsträger gegeneinander ausspielt. Daher bitte ich Sie wirklich, davon Abstand zu nehmen und diese Initiative dem Stimmvolk zur Ablehnung zu empfehlen.

Barbara Wegmann (GB): Die vorliegende Initiative des Gewerbeverbands ist nicht mit den Zielen einer zukunftsgerichteten und stadtgerechten Verkehrspolitik vereinbar. Mit der ersatzlosen Streichung des Reduktionsziels gibt es keinerlei Rahmenbedingungen mehr, dem unkontrollierten Verkehrszuwachs Einhalt zu bieten. Die zusätzlich völlig absurde Forderung, das Monitoring der Verkehrsleistung zu eliminieren, weckt den Anschein, der Gewerbeverband habe Angst vor den Konsequenzen seiner eigenen Forderung und schliesst lieber die Augen vor der zukünftigen Entwicklung. Dass dieses Ansinnen hinsichtlich der Klimaziele und angesichts der Platzverhältnisse in unserer Stadt eine unhaltbare Situation wäre, wurde bereits mehrfach erwähnt. Weiter fordert die Initiative nicht nur den Verzicht darauf, eine allfällige Verkehrsleistungszunahme durch Neu- oder Ausbau von Hochleistungsstrassen auf dem städtischen Netz zu kompensieren, sondern sie möchte darüber hinaus einen Kapazitätsausbau nicht mehr durch flankierende Massnahmen auf dem übrigen Strassennetz begleiten. Dies ist ein Affront gegenüber der Bevölkerung. Denn wenn die Kapazität und infolge auch der Verkehr auf den Autobahnen zunimmt, dann wächst dieser auch auf untergeordneten Strassen, die den Mehrverkehr ja zubringen und abnehmen müssten. Flankierende Massnahmen sind also unabdingbar. Auch die durch die Initiative geforderte Streichung der Kanalisierung des MIV auf das übergeordnete Strassennetz und der Beruhigung des MIV auf siedlungsorientierten Strassen ist ein unhaltbarer Angriff auf die Lebensqualität der Stadtbevölkerung. Dass der Gewerbeverband die Bevorzugung von ÖV sowie Velo und Fussverkehr streichen möchte, erstaunt umso mehr, als dass gerade auch das Gewerbe von der heutigen Regelung profitiert. Würde die Priorisierung abgeschafft, käme es mit grosser Sicherheit zu einer zunehmenden MIV-Nutzung. Dies wiederum würde zu mehr Stau und Parkplatzmangel führen, was kaum im Interesse des Gewerbes sein dürfte. Das Grüne Bündnis lehnt diese rückwärtsgewandte Initiative ab und empfiehlt dem Stimmvolk deren Ablehnung.

Abstimmung

über die Abstimmungsempfehlung

JA heisst die Empfehlung auf Verwerfung, NEIN heisst Empfehlung Annahme

Ergebnis der Abstimmung

50 Ja, 41 Nein, 5 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1037, 18.09.19 17:07:35]*

Der Grosse Rat beschliesst

II. Weitere Behandlung

Die Volksinitiative „Zämme fahre mir besser!“ ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig mit dem unter I. aufgeführten Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative zu verwerfen und den Gegenvorschlag anzunehmen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen. Der Grosse Rat empfiehlt, bei der Stichfrage den Gegenvorschlag vorzuziehen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam. Bei Annahme des Gegenvorschlags bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit der entsprechenden Gesetzesänderung.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes (Gegenvorschlag) nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

III. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

12. Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zur Kantonalen Volksinitiative “Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer” und zur unumgänglichen Ergänzung der Initiative (Anpassung von § 16 USG BS) sowie Bericht der Kommissionsminderheit

[18.09.19 17:08:13, UVEK, BVD, 17.0553.05, BER]

b, auf das Geschäft einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) beantragt eantragt mit ihrem Bericht 17.0553.05 eine unumgängliche Ergänzung der Initiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“.

Die Mehrheit der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) empfiehlt den Stimmberechtigten die Initiative zur Ablehnung, die Kommissionsminderheit empfiehlt dagegen den Stimmberechtigten die Initiative zur Zustimmung.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Zu diesem Geschäft hat die UVEK bereits einen ersten Bericht veröffentlicht am 12. Dezember 2018. Dieser wurde dann am 9. Januar 2019 an den Regierungsrat zurückgewiesen wegen dieser wie schon erwähnten unumgänglichen Abänderung, die nötig ist, weil in der Zwischenzeit das Umweltschutzgesetz in diesem Bereich auf andere Art geändert wurde. Der Grosse Rat hat darum das Geschäft an den Regierungsrat zurückgewiesen und der Regierungsrat ist mit dieser Änderung wieder in die UVEK gekommen. Wir haben das zusammen mit der Staatskanzlei angeschaut und eine Lösung gefunden. Sie finden diese Lösung in Abbildung 1 auf Seite 3 unseres Berichtes vom 14. August. Wir haben in der Kommissionsberatung das Einverständnis des Initiativkomitees eingeholt zu diesen Änderungen. Darüber werden wir abstimmen in römisch 1 zu der unumgänglichen Ergänzung. Römisch 2, dort geht es um die Abstimmungsempfehlung zur Initiative und dazu hat auch die meiste Beratung in der Kommission stattgefunden.

Zum Inhalt der Initiative. Wir haben uns in rund sechs Sitzungen vom Juni bis Oktober 2018, damals noch unter anderem mit einer Vertretung des Regierungsrats und auch des Initiativkomitees, mit diesem Anliegen der Initiative auseinandergesetzt. Es sind primär drei Forderungen, die diese Initiative stellt. Die erste ist eine Sicherstellung einer ausreichenden Anzahl an Parkplätzen für Velo, Motorräder und Autos auf öffentlichem Grund. Die zweite ist eine Bevorzugung von Gewerbetreibenden analog zu Anwohnenden mit einer Anwohnerparkkarte und die dritte Forderung ist ein gleichwertiger Ersatz von wegfallenden Parkplätzen in einem Radius von 200m. Die zweite Forderung hat nicht viele Diskussionen in der UVEK verursacht, weil bereits heute die Gewerbeparkkarte schon sehr viele Privilegien bietet, die zum Teil sogar über diejenigen der Anwohnerparkkarte hinausgehen. Sehr wohl zu reden gegeben haben aber die erste und dritte Forderung. Was ist eine ausreichende Anzahl und wie sieht dann unser Stadtbild aus, wenn man diese Forderungen nachkommt. Was ist unter gleichwertigem Ersatz zu verstehen und wie ist das umsetzbar. Hier gab es in der UVEK unterschiedliche Haltungen und wir haben das sehr kontrovers diskutiert. Wir wollten herausfinden, was genau das Initiativkomitee möchte, wo mögliche Ansatzpunkte für einen Gegenvorschlag wären, für einen Kompromiss, für Dinge, auf denen man gemeinsam weiterarbeiten könnte. Die UVEK hat sich mit einem möglichen Gegenvorschlag

auseinandergesetzt, und zwar zum ausreichende Anzahl Parkplätze und dem gleichwertigen Ersatz. Wir sind dort darauf gekommen, dass es Güterumschlagsfelder gibt, das sind die Felder, die gelb markiert sind, da gibt es verschieden Formen davon, zum Beispiel tagsüber für Güterumschlag und in der Nacht für Anwohnende, und wir hätten uns vorstellen können als UVEK, das war ein einstimmiger Entscheid in der UVEK, diesen Gegenvorschlag prüfen zu lassen und auch mit dem Initiativkomitee zu besprechen, dass wenn man von Parkplätzen spricht, spezifisch von diesen Güterumschlagsparkplätzen spricht. Dass das Gewerbe die Garantie hat, dass es eben genügend von diesen Güterumschlagsflächen hat in unserem Kanton. Wir haben dazu das Initiativkomitee angehört und leider war die Reaktion negativ und die Beweggründe waren, die grundsätzliche Thematik um Parkplätze war dem Initiativkomitee ein Anliegen. Es geht nicht nur um Güterumschlag, es geht auch darum, dass Kundinnen und Kunden mit dem Auto einen Parkplatz bei den Geschäften finden. Somit ist die ganze Diskussion in der UVEK wieder von diesen Güterumschlagsplätzen in die allgemeine Parkplatzdiskussion, Parkraumbewirtschaftung, über Menge, usw. gegangen und am Schluss sind wir in einer Mehr- und Minderheit gelandet und dementsprechend sind auch die Anträge der Mehr- und der Minderheit an das Plenum.

Ab hier möchte ich nun für die Mehrheit sprechen. Wie steht die Mehrheit zu dieser Initiative. Für die Mehrheit ist klar, die Allmend, also der öffentlicher Raum ist auch Lebens- und Stadtraum. Es ist ein Ort, wo Aufenthalte möglich sein sollen, es ist ein Ort, wo Kultur stattfinden kann, es ist ein Ort, wo auch Gastronomie ihre Berechtigung hat. Dieser öffentliche Raum soll auch zum Verweilen einladen, er soll Begegnungen ermöglichen und er sollte nach Möglichkeit grün sein. Wir alle wissen, dass ein Teil der Klimaerwärmung nicht mehr rückgängig sein wird und dass die Temperaturen bei uns im Sommer stark ansteigen werden. Ganz wichtige Gegenmassnahme werden Beschattung und Begrünung, Entsiegelung sein und das wird auch im öffentlichen Raum nötig sein. Und dafür braucht es eben Platz und den öffentlichen Raum. Wenn wir vom Verkehr reden, ist das für die UVEK-Mehrheit primär Fortbewegungsraum. Es geht darum, dass die Fläche für den rollenden oder sich bewegenden Verkehr genutzt wird und nicht zugestellt sein sollte mit dem ruhenden Verkehr. Der Tag hat ja bekanntlich 24 Stunden und die Frage, die wir uns gestellt haben, ist, wie viele Stunden dieser 24 Stunden eigentlich ein Auto in der Schweiz steht. Es sind 22,5 Stunden von diesen 24 Stunden, dass ein Auto im Durchschnitt steht und genau zu 90,4 Minuten fährt ein Auto. Das heisst, es ist für jedes Auto eine Fläche von 11m2 bis 14m2 nötig. Natürlich, das ist auch bei anderen Verkehrsmitteln so, das Velo ist auch nicht unbedingt häufiger im Einsatz, nur, es braucht einfach nur ein Zehntel des Platzes im Gegensatz zu einem Auto. Da mussten wir feststellen, das Auto ist nicht besonders effizient und hat dementsprechend auch Nachteile im städtischen Raum.

Es gibt andere Ansprüche an die Allmend, die habe ich vorher genannt, und die sind aus Sicht der UVEK-Mehrheit genauso wichtig wie auch die Ansprüche des ruhenden Verkehrs, weil wir dort Optimierungspotential sehen und nicht einfach nur Lösungen in der Ausweitung und in der unter Schutzstellung der Parkplätze in unserem Kanton. Viele andere Nutzungen, zum Beispiel die Pflanzung eines Baumes, sind eben nur an der Oberfläche möglich, wohingegen das Parkieren eines Autos auch unterirdisch möglich sein könnte. Also die Pflanzung eines unterirdischen Baumes wird uns nichts helfen bei der Klimaerwärmung, die wir in unserem Kanton haben. Wir sollten diese Fläche so einsetzen, dass sie uns etwas bringt. Ein zweiter Punkt, relevant für die Autofahrenden, sowohl für das Gewerbe, aber auch für Privatpersonen, ist am Schluss nicht die Anzahl der Parkplätze, es ist die Auslastung der Parkplätze. Es bringt nichts, wenn wir x Parkplätze haben, die permanent belegt sind. Da können wir noch so viele Parkplätze schaffen, solange die rund um die Uhr belegt sind, hat niemand etwas davon. Wir haben im Kanton Basel-Stadt rund 55’000 Autos mit einem BS-Schild. Wir haben gleichzeitig total 104’000 Parkplätze, das sind alle zusammen, die exakte Zahl ist nicht bekannt, aber das ist etwa die Grössenordnung. Das heisst, wir haben pro Auto fast zwei Parkplätze in unserem Kanton. Von diesen über 100’000 Parkplätzen ist der allergrösste Teil auf privatem Grund und etwa rund 28’000 sind auf der Allmend. Das heisst auch, dass wir pro zwei Parkplätze einen Einwohner in unserem Kanton haben, obwohl rund 300 Fahrzeuge auf 1’000 Einwohnerinnen und Einwohner kommen. Für uns als UVEK-Mehrheit ist klar, es gibt keinen Parkplatzmangel in unserem Kanton, solange wir für jedes Auto fast zwei Parkplätze und je für zwei Einwohnerinnen und Einwohner einen vollen Parkplatz haben, wenn wir wissen, dass die Mehrheit der Haushalte kein eigenes Auto hat. Für uns liegt der Schlüssel in der Bewirtschaftung, in einer besseren und intelligenteren Bewirtschaftung der Parkplätze, um dieses Problem zu lösen. Wir haben ja angefangen eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, 2012, und dort hat sich gezeigt, die Auslastung der Parkplätze hat sich verändert aufgrund der Parkraumbewirtschaftung. Am Vormittag waren 2012 50% der Parkplätze von Anwohnerinnen Anwohnern belegt und 2016 waren das schon über Zweidrittel, 68%. Das heisst, die Parkplätze würden umgehend wieder in Beschlag genommen von Leuten, die vorher ihr Auto vielleicht in der eigenen Garage abgestellt haben. Rein die Menge wird das Problem nicht lösen, wir brauchen eine intelligente Form der Bewirtschaftung, sonst füllen sich diese Parkplätze einfach wieder und das Problem ist wieder genauso präsent wie zuvor. Da liegt das Problem, das immer noch ungelöst ist, dass ein Parkplatz in der blauen Zone unter dem Marktpreis angeboten wird im Rahmen der Anwohnerparkkarte und darum werden wir dieses Problem so nicht in den Griff bekommen, solange wir hier nicht einigermassen Marktpreise vorfinden.

Nun, was würde passieren, wen wir dieser Initiative zustimmen und ausreichend Parkplätze auf Allmend zur Verfügung stellen würden? Wir hätten sicher Entspannung für ein paar Tage, vielleicht sogar für ein paar Wochen und es gäbe weniger frustrierte Autofahrerinnen und Autofahrer und es würde wahrscheinlich zielgerichteter auf einen Parkplatz zugefahren. Aber schon nach wenigen Wochen wären alle Parkplätze wieder voll und da gibt es mehrere Gründe dafür. Einerseits die Verschiebung vom privaten Raum in den öffentlichen, weil die öffentlichen viel billiger sind, dann aber auch, dass sich Leute sagen, warum soll ich überhaupt noch Velo fahren, wenn es regnet oder den ÖV nehmen oder generell, jetzt hat es wieder Parkplätze, ich lege mir ein Auto zu und dann gibt es natürlich auch induzierte Fahrten, dass die MIV-Fahrten an sich zunehmen, weil es wieder mehr verfügbare Parkplätze hat. Das heisst, wir stossen hier einen Teufelskreis an, es gibt immer mehr Parkplätze, weil wir eine genügende Anzahl dieser Parkplätze zur Verfügung stellen müssen, so würde es dann im Umweltschutzgesetz stehen, das würde wieder mehr Bedürfnisse schaffen im Verkehr, das heisst auch mehr Lärm, mehr Abgase, mehr Klimabelastung und die Platznot folgt dann wieder ein paar Monate, vielleicht später und wir können das Ganze wieder von vorne anfangen. Davon hat weder der Private noch das Gewerbe etwas und wir würden

auch die falschen Anreize schaffen. Was wären überhaupt noch die Anreize, um einen privaten Parkplatz zu bauen, wenn er wüsste, dass sowieso auf Almend der Kanton dazu verpflichtet ist, x Parkplätze zu schaffen, nachfrageorientiert Parkplätze zu schaffen? Warum soll dann ein Privater überhaupt noch ein Quartierparking bauen und dieses Risiko eingehen? Das würde wahrscheinlich niemand Vernünftiges machen in einem Kanton, der verpflichtet wäre, eine genügende Anzahl Parkplätze mehr oder weniger billig auf dem öffentlichen Grund jederzeit anzubieten. Es würde also in die komplett falsche Richtung gehen. Unser Ansatz, und ich denke, da besteht weitgehend Einigkeit, ist ja, die Parkplätze unter den Boden zu bekommen, damit wir diese Fläche anders nutzen können. Darum wurde auch schon vor Jahrzehnten in der Verkehrsplanung ein Paradigmenwechsel eingeführt. Man plant nicht mehr nachfrageorientiert, sondern angebotsorientiert. Man fragt sich, was verträgt es, was wollen wir als Gesellschaft und entwirft dann die entsprechenden Massnahmen.

Das zweite, die Aufhebung eines gleichwertigen Ersatzes innerhalb von 200m. Das würde ja heissen, dass jeder einzelne Parkplatz irgendwo wieder ersetzt werden müsste. Wir haben, wie ich gesagt habe, rund 28'000 Parkplätze. Zunächst möchte die UVEK-Mehrheit festhalten, Parkplätze werden nicht einfach grundlos aufgehoben, weil es irgendjemandem gerade darum ist. Es ist immer begründet, warum ein Parkplatz weggehen muss, sei es die Sicherheit oder sei es andere Nutzungsformen, die Priorität haben. Diese Entscheide werden in der Regel hier im Grossen Rat gefällt mit einem Mehrheitsentscheid. Das ist heute schon so, wo ein Parkplatz markierbar ist, wo er irgendwo noch hinpasst, dort ist er in der Regel auch markiert. Es gibt wenige Flächen, die sich heute als Parkplätze anbieten würden, die nicht schon Parkplätze sind. Noch zur Machbarkeit. 200m ist wirklich ein sehr enger Radius. Wenn wir schauen, wie zum Beispiel die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs verteilt sind, da lauft man schnell mehr als 200m zur nächsten Haltestelle. Dann noch zur Frage, was ist eigentlich gleichwertig. Wir haben das auch in der Kommissionsberatung beraten und auch das Initiativkomitee gefragt. Es heisst anscheinend wirklich in den Augen des Initiativkomitees, erstens zum gleichen Preis und so wie die blaue Zone das vorsieht, öffentlich zugänglich. Das heisst, man müsste Quartierparkings bauen auf Kosten der Allgemeinheit und dann die Parkplätze zu diesen sehr tiefen Preisen, die ja nicht mal die Kosten an der Oberfläche geschweige denn in einem im Bau teuren Quartierparkings decken würden. So sollte es am Schluss laufen nach Ansicht des Initiativkomitees und das können wir uns schlicht und einfach nicht leisten als Kanton, weil das dann wirklich in die hunderten von Millionen geht, würden wir das umsetzten wollen. Uns ist bis heute nicht klar, und das wurde auch vom Initiativkomitee nicht aufgezeigt, wie das konkret umgesetzt werden soll. Eine 1:1 Ersetzung jedes einzelnen Parkplätze innerhalb von 200m zum Beispiel in einem Quartier wie Kleinhüningen, das Gundeli, das schon bereits extrem dicht ist, wo soll dieser Platz herkommen, wenn halt irgendwo ein Parkplatz weggehen muss, weil zum Beispiel die Einsichtbarkeit eines Fussgängerstreifens nicht gegeben ist und der Fussgängerstreifen darum zu gefährlich ist? Ich hoffe mir, dass die Unterstützer der Initiative mir das heute noch aufzeigen können.

Zusammengefasst, die Parkplätze dominieren schon jetzt den öffentlichen Raum, ein Ausbau der Parkplätze würde auf Kosten von Grün- und anderen Flächen gehen oder anderen Nutzungen, ausgerechnet die räumlich gesehen sparsamen Verkehrsteilnehmenden würden das Nachsehen haben, der öffentliche Verkehr, die Velos und die Fussgängerinnen und Fussgänger. Es ist keine wirkliche Lösung, weil am Schluss die Frage der Auslastung die entscheidende ist und da geht es um die Bewirtschaftung. Es würde im Gegenteil zu einer Verschärfung der Situation führen wegen dem Teufelskreis, den ich vorher beschrieben habe. Es wäre auch unfair, weil am Schluss die ganze Fläche den Autofahrerinnen und Autofahrern gehören würde und die Fussgängerinnen und Fussgänger schauen müssten, wie sie noch durchkommen. Es wäre sehr teuer und es ist natürlich auch nicht ökologisch, wenn wir den ganzen Platz für den ruhende Verkehr hergeben müssen. Das Gewerbe hat am Schluss auch nichts davon, weil was hat das Gewerbe davon, wenn alle Parkplätze von Anwohnerautos zuparkiert sind, die dann den ganzen Tag dort stehen und Auslieferungen oder zum Beispiel ein Besuch bei einem Kunden nur mit einer langen Parkplatzsuchzeit möglich sind. Es ist für uns auch unbefriedigend gewesen, dass das Initiativkomitee offen ist, unter welchen Voraussetzungen ein Rückzug der Initiative infrage kommt. Für uns war darum klar, dass wir den Weg eines Gegenvorschlags nicht mehr weiterverfolgen möchten. Für uns ist sehr speziell, dass man Parkplätze unter Heimatschutz stellen möchte, es ist nicht umsetzbar und es ist auch nicht wirklich das, was eine Stadt, wenn sie sich entwickeln möchte, braucht. Wir lehnen darum die Initiative ab. Wir würden kluge und echte Lösungen in dieser Parklatzdebatte, die ja wirklich eine Debatte ist, bevorzugen.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Angesichts dieser Präsenz und angesichts der wahrscheinlich ziemlich gemachten Meinung erlaube ich mir nur einen Bruchteil der Sprechzeit meines Vorredners einzunehmen. Die Minderheit in der UVEK hält das Anliegen der Initiative, nämlich ein ausreichendes Angebot an Parkplätzen auch in der Stadt vorzuhalten, für wichtig. Wenn tatsächlich ein Teil der Basler Bevölkerung auf ein eigenes Auto verzichtet, ist ja immer wieder mal die Rede zwischen 40% und 50%, heisst das aber andererseits, dass immer noch eine knappe Mehrheit ein Auto hat und das irgendwo hinstellen müsste. Zu einer lebendigen Stadt gehört Verkehr, zu einer lebendigen Stadt gehört auch, dass man parkieren kann. Wir möchten ja auch, dass Leute von auswärts zu uns kommen, dort vielleicht etwas kaufen, etwas konsumieren und es gibt dann schon Fälle, wo man das ganz gerne mit dem Auto machen würde. Heute aber wird in jedem Projekt, bei jeder Möglichkeit versucht, Parkplätze zu vernichten. Sei es bei Bauprojekten, wo man irgendwelche Normen vorschiebt, irgendwelche Empfehlung der Sicherheit wegen, weshalb man jetzt die Parkplatzzahl, etwa an einer Hardstrasse, einer Missionsstrasse auf die Hälfte oder ein Drittel eindampfen muss. Wenn das nicht hilft, kann man ja noch bis jetzt auf die 10%-Klausel verweisen, die wir im Umweltschutzgesetz haben oder auf den in Basel exklusiv herrschenden Klimanotstand. Jetzt haben wir mit dem Gegenvorschlag von heute nochmal die eine oder andere Möglichkeit. Es wird auch immer wieder gesagt, es sei falsch, dass der öffentliche Raum verstellt wird, die brauchen ja auch viel Platz. Richtig, ich bin auch dafür, dass möglichst viel unter dem Boden stattfindet, nur wann immer ein solches Projekt ist, reden wir jetzt vom Landhof oder reden wir vom Areal gegenüber vom Kinderspital, dann geht grosses Klagen und Heulen und Zähneklappern los, dass das auch nicht geschehen soll.

Wir wollen einen gewissen Paradigmenwechsel. Im Moment ist es so, dass wenn immer irgendwo ausnahmsweise mal neue Parkplätze geschaffen werden, dann sofort die Forderung ist, man müsse die im selben Ausmasse mindestens kompensieren. Es wird dabei weniger daran gedacht, dass man ja vorher schon unzählige Parkplätze vernichtet hat bei anderer Gelegenheit und wenn man das dann noch erwähnt, man könnte doch die oder jene in Berechnungen ziehen, heisst es, die sind nicht mehr ganz im Parameter drin oder in dem Gelände, das man für die Kompensation verwenden kann. Es wurde auch viel gesagt darüber, dass es unmöglich sei in unserer engen Stadt tatsächlich Parkplätze zu ersetzen. Nun, bei den vielen, die schon vernichtet wurden, müssten eigentlich, wenn neue vernichtet werden, auch noch Möglichkeiten zu finden sein, sie eben dort hinzustellen. Unmöglich ist für mich sowieso kein Argument. Wenn man an die berühmte 10%-Klausel denkt, die ist wirklich unmöglich und die haben wir jetzt auch schon lange im Umweltschutzgesetz drinnen. Es sei auch erwähnt, dass die Initiative sehr moderat formuliert ist. Es steht, nach Möglichkeit, soweit möglich, also nicht jeder Parkplatz muss innerhalb von 200m ersetzt werden, sondern wenn es geht, soll man doch suchen. Eben, es ist ein gewisser Paradigmenwechsel. Man soll nicht immer nur danach streben, möglichst jeden Parkplatz zu vernichten, sondern ab und zu auch einen zu ersetzen.

Wir hätten in diesem Sinne auch gerne einen Gegenvorschlag gehabt. Das einzige was kam, der Kommissionspräsident hat es bereits erwähnt, war, dass man die Güterumschlagplätze heranzieht. Nun, das sind Parkplätze, die in der Nacht und am Wochenende auch der Wohnbevölkerung als Parkplatz dient, damit wäre also das Parkangebot zugunsten des Gewerbes eventuell, die Kunden hätten ja nicht profitiert davon, zugunsten des Gewerbes, aber nicht zugunsten der Anwohnerschaft vergrössert, das kann es also nicht sein. Im Mehrheitsbericht steht dann, und das soll eine Schlussbemerkung sein in diesem Eintretensvotum, dass es angesichts des knappen Raums in Basel nicht opportun sein könne, zusätzliche Flächen für das Parkieren zu reservieren. Vollkommen einverstanden. Wir wollen ja nicht zusätzliche Flächen reservieren, sondern die paar Flächen, die wir jetzt noch haben, behalten oder wenn wir sie nicht behalten können aus wirklich nachvollziehbaren Gründen, hier nach Möglichkeit einen Realersatz schaffen. Es geht nicht um einen Ausbau des Parkplatzangebotes, wir möchten dieses fast schon aussterbende Relikt eines Parkplatzes ein bisschen unter Heimatschutz stellen, er hat diesen Schutz nötig, der Parkplatz.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Was fordert eigentlich die Initiative. Kernforderung der Initiative ist eine ausreichende Parkplatzanzahl auf öffentlichem Grund. Nun, der Regierungsrat will ebenfalls eine ausreichende Parkplatzanzahl, aber selbstverständlich nicht ausschliesslich auf öffentlichem Grund, sondern insgesamt. Das heisst, auf öffentlichem Grund entlang der Strasse, aber auch auf privaten Parzellen. Ich schliesse mich durchaus meinem Vorredner André Auderset an. Eigentlich sollte es um einen Realersatz gehen für Parkplätze, die aufgehoben werden müssen, aber genau das fordert die Initiative eben nicht. Sie fordert Realersatz auf öffentlichem Grund und das ist einfach komplett unrealistisch. Es ist auch nicht so, dass die Anzahl Parkplätze im Kanton Basel-Stadt abnehmen. Es ist so, die Parkplätze auf öffentlichem Grund nehmen ab, aber insgesamt nehmen die Parkplätze in Basel-Stadt zu, aber eben auf Privatareal. Und wieso jetzt nach dem Gewerbeverband unbedingt möglichst viele Parkplätze auf öffentlichem Grund sein sollen und möglichst wenig Parkplätze auf Privatareal, das lässt sich nun wirklich nicht nachvollziehen. Wollen Sie wirklich möglichst viel vom öffentlichen Grund dazu brauchen, Autos abzustellen? Das ist doch komplett unvernünftig. Von dem her bitte ich Sie doch, die Initiative nicht anzunehmen. Die Annahme der Initiative würde langfristig unnötig grosse Anteile des öffentlichen Raums für Parkplätze reservieren. Das wäre ja an sich nicht schlimm, schlimm ist, dass dann dieser öffentlicher Raum nicht für andere Nutzungen zur Verfügung steht. Gegen Autos und Parkplätze ist ja nichts zu sagen, sie sollten einfach dort sein, wo sie möglichst andere Nutzungen nicht verhindern. Die Initiative würde dann in Zukunft ein sinnvolles, vernünftiges Abwägen unterschiedlicher Nutzungen, die in der Stadt beliebt und nachgefragt sind, sind wurden genannt vom Kommissionspräsidenten, verhindern. Immer und überall gemäss der Initiative hätten Parkplätze die oberste Priorität. Meinen Sie das wirklich ernst? Das kann es doch nicht sein, dass immer und überall im öffentlichen Raum Parkplätze die oberste Priorität haben. Dabei ist es so, die meisten Bauherren bauen gar nicht so viele Parkplätze unterirdisch unter ihre Parzellen, wie rechtlich zulässig wäre und das liegt daran, dass die Parkplätze eben auf öffentlichem Grund in Hülle und Fülle verfügbar und auch sehr günstig sind in Basel-Stadt. Die Anwohnerparkkarte ist immer noch ausserordentlich günstig hier im Vergleich mit anderen grösseren Städten und darum besteht wenig Anreiz, Parkplätze auf Privatareal zu schaffen. Wenn wir das ändern wollen, dann dürfen wir ganz sicher nicht dieser Initiative zustimmen, sie geht 180 Grad in die verkehrte Richtung. Basel hat bereits heute den höchsten Anteil Parkplätze auf öffentlichem Grund. Wenn Sie die anderen grossen Schweizer Städte anschauen, wollen Sie das noch weiter fördern? Das kann es echt nicht sein.

Letztlich ginge diese Initiative, es wurde gesagt, natürlich auf Kosten der Verkehrssicherheit. Zum Glück wurde auf eidgenössischer Ebene entschieden, der Verkehrssicherheit ein wesentlich höherer Stellenwert zuzubilligen. Wir können mit grosser Freude feststellen, dass die Anzahl der schweren Verkehrsunfälle, die Anzahl der Verkehrstoten in der Schweiz massiv rückläufig ist. Wir haben nicht mehr tausende von Verkehrstote jedes Jahr zu beklagen, sondern nur noch 100, in dieser Grössenordnung. Das hat massiv abgenommen, das ist äusserst erfreulich. Das hat mit vielem zu tun unter anderem nicht nur mit geänderten Normen, dass zum Beispiel Fahrbahnpleiten, Sichtweiten wie Fussgängerstreifen ausgestaltet werden müssen, usw. Diese veränderten Normen führen dazu, dass insbesondere in den eng gebauten, urbanen Räume Parkplätze verschwinden. Das ist so. Nochmals, wir sind nicht dafür, dass Parkplätze einfach abgebaut werden, wir sind durchaus dafür von der Regierung, dass die verschwindenden Parkplätze im öffentlichen Raum, die zwangsläufig verschwinden, auf Privatareal ersetzt werden können. Wir tun auch einiges dafür, dies so zu fördern, der Ersatz auf Privatareal.

Das Verschwinden der Parkplätze im öffentlichen Raum hat einerseits mit dem höheren Sicherheitsbedürfnis zu tun, dagegen wird wohl niemand etwas sagen, aber auch damit zu tun, dass die Fahrzeuggrössen in den letzten Jahren konstant zugenommen haben. Wenn Sie einen VW Golf aus der ersten Produktionsreihe vergleichen mit einem aktuellen

Modell oder dem zuletzt gebauten VW Golf, dann sehen Sie, dass diese im Laufe der Jahrzehnte immer grösser, länger und breiter geworden sind. Dieses Spiel können Sie bei jedem Automodell machen. Der Trend, grössere Automobile herzstellen und solche auch zu nutzen, der ist leider ungebrochen. Schön sehen Sie das beispielsweise bei bestehenden Parkhäusern. Wenn ein bestehendes Parkhaus beispielsweise 200 Parkplätze hat, es ist schon 30 Jahre alt, da war es überhaupt kein Problem vor 30 Jahren, als das in Betrieb genommen worden ist, 200 Autos dort unterzubringen. Alle, die Autofahren wissen, das ist heute undenkbar. Sie können mit den heutigen Fahrzeuggrössen gar nicht mehr aussteigen, wenn Sie in einem solchen Parkhaus parkieren. Die Parkplätze mussten grösser markiert werden, weil einfach die Fahrzeuggrössen zugenommen haben. Derselbe Effekt lässt sich natürlich im öffentlichen Strassenraum beobachten. Wenn alles kleinere Fahrzeuge sind oder überwiegend, die unterwegs sind, hat es links und rechts Platz für Parkplätze. Wenn die Fahrzeuge immer grösser werden und die Sicherheitsanforderungen auch, ist irgendwann einmal dieser Platz nicht mehr dort. Es sind die Autos selber, die quasi bewirken, dass Parkplätze insbesondere in den urbanen Räumen abgebaut werden müssen. Wenn Sie glauben, das habe irgendetwas mit der politischen Ausrichtung der Regierung oder der Mehrheit des Grossen Rates zu tun, wie das oft behauptet wird, dann täuschen Sie sich. Gehen Sie irgendwo in der Schweiz schauen, eine Gemeinde, die bürgerlich regiert ist und ein Kanton, der stramm bürgerlich regiert ist, dort sehen Sie genau das gleiche. Genau das gleiche passiert wie hier in Basel-Stadt, die Parkplätze werden reduziert im öffentlichen Raum. Sie müssen im Übrigen auch nicht weit gehen, Sie können beispielweise die aktuelle Baustelle unseres geschätzten Partnerkantons Basel-Landschaft in Allschwil die Baslerstrasse anschauen. Dort verschwinden dutzende von Parkplätzen. Nicht weil das der Gemeinderat von Allschwil, der klar bürgerlich ist, oder die Regierung des Kantons Baselland, die ebenfalls klar bürgerlich dominiert ist, das toll finden, sondern aus genau denselben Gründen wie ich Ihnen vorher erklärt habe. Die Sicherheitsanforderungen sind zum Glück gestiegen, das bringt auch etwas, wir haben deutlich weniger Verkehrstote und deutlich weniger Schwerverletze zu beklagen als vor einigen Jahren in der Schweiz, und weil die Fahrzeuge grösser werden, schlicht und einfach. Von dem her bitte ich Sie, diese Initiative abzulehnen, sie ist wirklich in vielerlei Hinsicht schädlich.

Daniela Stumpf (SVP): Ich bitte Sie im Namen der SVP-Fraktion, hier der Kommissionsminderheit zu folgen und die Initiative der Stimmbevölkerung zur Annahme zu Empfehlen. Wie auch schon der Regierungsrat in seinem Bericht sehr gut und richtig festhält, sind die öffentlichen Parkplätze in den Quartieren überlastet und der Druck nimmt weiter zu, auch wegen der Politik hier in diesem Saal. Die Folge dieses Drucks ist eine Zunahme des Suchverkehrs in den Quartieren. Das kann aus unserer Sicht nicht das Ziel sein. Die Bevölkerung wird dadurch in den Quartieren massiv mehrbelastet und auch umweltpolitisch ist das ein grosser Unsinn. Deshalb muss aus Sicht der SVP nun endlich Schluss sein mit diesem willkürlichen Parkplatzabbau. Wenn gleichzeitig zum Abbau dann immer auch noch die Gebühren steigen, dann ist das nicht nur unfair, sondern auch für unseren Standort eine enorme Belastung. Gerade Anwohnende, Besucherinnen und Besucher unserer Stadt und vor allem auch Handwerker und Gewerbetreibende leiden unter diesem Zustand enorm. Die vom Gewerbeverband eingereichte Initiative geht deshalb in die richtige Richtung und ist zu unterstützen. Der Text ist hinreichend offen formuliert, um etwaige Bedenken auch nach Annahme auszuräumen. Aber Fakt ist, es gibt an den zentralen Punkten deutlich zu wenig Platz, dem muss nun angemessen mit einer Korrektur Rechnung getragen werden. Ich möchte daran erinnern, dass auch die Stimmbevölkerung diesen Parkplatzabbau nicht mehr mitträgt, so hat sie die VCS-Strasseninitiative im Jahr 2015 deutlich verworfen. Trotzdem macht der Regierungsrat und die Verwaltung mit dem Parkplatzabbau munter weiter. Woche für Woche verschwinden Parkplätze, weitere 700 sind es seit 2015, so kann es nicht weitergehen. Die SVP-Fraktion bittet Sie deshalb im Sinne eines Miteinanders aller Verkehrsträger, dem Antrag der Minderheit zu folgen.

Jörg Vitelli (SP): Der Gewerbeverband mit seiner Initiative verlangt drei Elemente. Das eine ist, dass eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt werden. Da beginnt schon die Interpretation, was ist eine ausreichende Anzahl für motorisierte und nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer. Wer ist da gedacht, was ist die Anzahl und für welche Kategorien. Nach dem Ansinnen des Gewerbeverbands geht es natürlich vor allem um Autos und vielleicht noch Lieferwagen, die da möglichst gut und immer in genügender Anzahl abgestellt werden können. Wie es in Riehen und Bettingen bezüglich Gemeindestrassen oder Kantonsstrassen ist, das ist auch nicht geklärt. Von dort her eine nebulöse und unklar formulierte Initiative.

Der zweite Punkt, da wird eine Ergänzung verlangt wegen des zeitlich unbeschränkten Parkierens, dass auch die Gewerbetreibenden miteinbezogen werden. Da haben wir sehr stark gerungen in der Kommission. Einerseits gibt es die Gewerbeparkkarte, die ermöglicht dem Gewebetreibenden beim Anliefen, bei Reparaturen, Unterhalt, Serviceleistungen ihr Auto länger als nur eineinhalb Stunden dort abstellen zu können, sodass sie auch länger ungestraft das Auto platzieren können auf den Parkplätzen. Doch das Problem ist bei den blauen Parkplätzen, die von Anwohnenden mit Anwohnerparkkarten belegt sind. Da nützt es einem Gewerbetreibenden nichts, wenn er eine Gewerbeparkkarte hat und dort nicht parkieren kann, weil kein Parkplatz vorhanden ist. Von dort her haben wir ja den Vorschlag gemacht, man solle entsprechend Güterumschlagsparkplätze markieren oder Kurzzeitparkplätze, auf denen Gewebetreibende länger parkieren können. Da sind wir sehr enttäuscht worden vom Gewerbeverband, dass er diesbezüglich keine Hand geboten hat. Der Gewerbeverband, der sich für die Interessen der Gewerbetreibenden einsetzt, hat nicht mal die Interessen der Gewerbetreibenden vertreten, sonst hätte er ja zu einer solchen Lösung Hand bieten können, dann hätten wir auch hier einen Gegenvorschlag diskutieren können und nicht nur die Ablehnung der Initiative. Wenn man sich schon stark macht für das Gewerbe, dann muss man schauen, dass man für diejenigen, die mit dem Lieferwagen, Werkstattwagen zwingend unterwegs sein müssen im Interesse der Kunden, entsprechende Parkplätze schafft oder auch für Kunden, die kurzfristig etwas holen, bringen, kaufen müssen, dass man ihnen mit einer Bewirtschaftung der Parkplätze ermöglicht, dass die Parkplätze nicht durch die Langzeitparkierer blockiert sind. Im Gundeli wurden im Zusammenhang mit der Umgestaltung

der Güterstrasse auf Anraten und auch auf Wunsch der Gewerbetreibenden die Parkplätze entlang der Güterstrasse in Kurzzeitparkplätze umgewandelt von 90 Minuten auf 30 Minuten, weil sie gesehen haben, das nützt ihnen was, weil die Kunden schnell etwas holen, bringen, einkaufen wollen und das ist zielführend. Von dort her finden wir es schade, dass der Gewerbeverband keine Hand geboten hat.

Der letzte Punkt ist eigentlich der Ersatz der Parkplätze im Umkreis von 200m, dass dies qualitativ und quantitativ erfolgen muss. Ein Ding der Unmöglichkeit. Ich möchte es wieder mal am Beispiel vom Gundeldinger-Quartier erläutern, auch sinngemäss fürs Matthäus- oder St. Johann-Quartier anwendbar. An der Sempacherstrasse wurde ein Neubau errichtet mit einer unterirdischen Einstellhalle. Das hatte zur Folge, dass man vier Parkplätze aufheben musste, damit all die Anwohnerinnen und Anwohner, die dort in der Einstellhalle ihr Auto platzieren, überhaupt hinein und hinausfahren können. Das heisst, wir müssten dort im Gundeldinger-Quartier vier Parkplätze kompensieren, wo keine Möglichkeit besteht auf den Strassen, weil jede Strasse vollgepfropft von Parkplätzen ist. Man könnte vielleicht sagen an der Dornacherstrasse, aber die ist eigentlich prädestiniert als Durchgangsstrasse zum Fahren. Man könnte das natürlich machen, aber wenn man die Kompensation auf der Dornacherstrasse machen würde, wäre der Gewerbeverband der erste, der aufschreien würde zusammen mit den Automobilverbänden, das gehe nicht, es würde den Verkehrsfluss behindern und das sei reine Schikane, wenn man Parkplätze machen muss. Von dort her ist das gar nicht realistisch, was hier gefordert wird. Wir haben auch versucht eine Kompensation im Sinne eines Kompromisses zu finden, dass mit neuen Einstellhallen und Aufhebung von oberirdischen Parkplätzen eine Ausgleichsrechnung gemacht würde und da haben sie auch nicht dazu Hand geboten. Ich finde es deprimierend, dass die Leute da nicht Hand bieten, sondern auf stur, auf Heimatschutz und auf Automobilismus machen, was uns nicht weiterbringt.

Ich möchte noch erwähnen, es wird immer geschrien, es würden Parkplätze auf Allmend aufgehoben. Es ist schon erwähnt worden, in den letzten 20 Jahren wurden unterirdisch 6’000 Parkplätze neu geschaffen, oberirdisch angeblich 3’000 aufgehoben. Ich möchte das bezweifeln, nach meinen Erkenntnissen sind es weniger. Die aufgehobenen Parkplätze dienten in erster Linie zur Verbesserung des Verkehrsflusses, damit der Autoverkehr in der Stadt besser fliesst. Diejenigen Leute, die sich vorhin stark gemacht haben für das “Zämme fahre mir besser” wollen eigentlich beides. Sie wollen mehr Verkehrsfluss und sie wollen mehr Parkplätze und das beisst sich natürlich in der Stadt, weil das von der Fläche her gar nicht möglich ist. Ich komme zum Schluss, die SP ist klar der Meinung, wenn der Gewerbeverband nicht Hand geboten hat, zu einer unrealistischen Initiative einen Gegenvorschlag oder Kompromiss auszuarbeiten, dann müssen wir die Initiative ablehnen. In diesem Sinn möchte ich Sie bitten, das diesbezüglich nachzuvollziehen.

Barbara Wegmann (GB): Vieles wurde bereits gesagt, ich möchte mich an dieser Stelle kurz halten. In unserer Stadt stehen rund 105’000 öffentliche und private Parkplätze zur Verfügung. Gleichzeitig gibt es rund 65’000 von Baslerinnen und Basler immatrikulierte Autos. Haben wir zu wenig Parkplätze? Oder mit anderen Zahlen, allein die Parkplätze auf Allmend nehmen in unserer Stadt eine Fläche von rund 30ha ein, was knapp 40 Fussballfelder entspricht. Ist es nicht absurd, eine solche Fläche für stehende Autos bereitzustellen? Was bitte versteht denn die Autolobby unter einer ausreichenden Zahl an Parkplätzen und wo soll dieser Platz hergenommen werden? Von den anderen Verkehrsteilnehmenden, von den sonst schon raren Grünflächen oder von Boulevardrestaurants? Das Grüne Bündnis wehrt sich gegen diese einseitige Priorisierung des Parkierens gegenüber anderen Nutzungen des öffentlichen Raums. Stattdessen möchten wir, wie in der vorherigen Debatte dargelegt, eine konsequente Förderung von umweltfreundlichen und auch flächeneffizienten Verkehrsmitteln. Das Grüne Bündnis beantragt Ihnen, die vorliegende Initiative ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung zu bringen mit Empfehlung auf Ablehnung.

Thomas Müry (LDP): Offensichtlich, das ist, glaube ich, sowieso klar, gibt es ganz verschiedene Arten die Stadt anzuschauen. Die Bedürfnisse der Leute zu sehen, Parkplätze, die ständig leer sind, zu sehen oder einen ständigen Suchverkehr zu haben nach Parkplätzen, die nicht vorhanden sind. Das ist natürlich auch von Quartier zu Quartier verschieden, aber die Behauptung von Hans-Peter Wessels, es habe überall genügend Parkplätze und es hat noch mehr Parkplätze, ist, glaube ich, in der Wahrnehmung von einem Teil des Rates nicht richtig, weil der Suchverkehr existiert. Diese Parkplätze werden benötigt. Ich bin in einem anderen Punkt mit Hans-Peter Wessels und mit vielen von Ihnen ganz einverstanden. Diese ständige Vergrösserung der Fahrzeuge ist mir ein Dorn im Auge. Dass wirklich jeder und jede meint, man müsse auch in der Stadt Basel ein möglichst grossen SUV haben und die müssen als wie breiter werden und darum muss die Stadt Basel als wie breitere Parkplätze machen, finde ich ein Irrsinn. Ich bin zwar bis auf die Knochen liberal, aber das ist ein Punkt, wo ich der Meinung bin, hier wären dirigistische Massnahmen durchaus angezeigt. Man sollte die Nutzung von solchen hyperventilierenden, übertriebenen, hypertrophen Fahrzeugen in der Stadt Basel schlicht und einfach verbieten. Ich bin allerdings auch nicht der Freund von anderen Fahrzeugen, Zweiräder, die als wie breiter und grösser werden. Dass auch Velos in die breite wachsen, damit zwei oder drei Kinder nebeneinandersitzen müssen, finde ich nicht zwingend. Dass die Kistenvelos das absolut tollste und das neuste und modernste und erstrebenswerte sein sollen, sehe ich auch nicht so. Die nehmen wahnsinnig viel Platz weg und wenn der Präsident der Kommission mir zeigt, wie man zehn Kistenvelo nebeneinander auf ein Autoparkplatz stellt, also das geht auch nicht. Auf der einten Seite wachsen die Bedürfnisse, werden unterstützt, auf der anderen Seite werden Einschränkungen an Einschränkungen gemacht. Im Namen der LDP-Fraktion bitte ich Sie, der Minderheit zu folgen und nicht der Mehrheit.

Beat Leuthardt (GB): Auch hier verweise ich auf meine Rolle als Vorstandsmitglied der IGöV. Im Grunde genommen könnte man annehmen, dass sich ÖV und die Parkier-Initiative gar nicht berühren. Gesetzlich ist gemäss SVG klar, dass das Tram Vortritt hat und wenn eine autolenkende Person entlang der Tramroute einparken möchte, dann muss diese Person auf diese Absicht verzichten, falls hintennach ein Tram naht. Die Person muss sich ein anderes Parkfeld suchen,

weil das Tram in seiner Tramgeschwindigkeit nicht aufgehalten und schon gar nicht ausgebremst werden darf. Dies ist die Theorie, die Praxis sieht leider anders aus. Die Bedürfnisse des ÖV werden vielfach nicht beachtet. Ein Einzelfahrer blockiert frischfröhlich dutzende oder hunderte Fahrgäste und erzürnt sich dann auch noch, wenn das Tram Warnzeichen abgibt und sich den Weg eigentlich freikämpfen muss. Dies ist aber nur eines der Konfliktfelder, die dazu führen, dass die Parkier-Initiative aus ÖV-Sicht schädlich und abzulehnen ist. Weitere Konfliktfelder sind die immer breiteren und vielfach auch schlampig geparkten Autos auf den Halteflächen entlang der Tramlinie, wie in der Allschwilerstrasse oder in der Missionsstrasse. Nur in Klammern zu meinem Vorredner, auch Kistenvelos und so geben ähnliche Probleme ab, sind aber mengenmässig noch nicht vergleichbar. Trams und Busse werden schon heute blockiert und ausgebremst. Die tiefe Reisegeschwindigkeit des ÖV ist ja nicht den Eigenbehinderungen geschuldet, und Joël Thüring, auch nicht der Zahl der Haltestellen, sondern den Fremdeinflüssen.

Daneben gibt es auch ganze Parkfelderreihen, die gegen das SVG verstossen, wie in der St. Johanns-Vorstadt und in der Bruderholzstrasse, wo der 11er oder der 15er immer mal wieder blockiert werden. Diese müssten schon von Gesetzes wegen aufgehoben werden, weil die Minimalabstände vom Tramprofil zur Parkfeldbegrenzung nicht gewährleistet ist. Leider macht da die Behörde aus falsch verstandenem Entgegenkommen genau zu Ihren Anliegen nichts und behindert dadurch indirekt den ÖV ebenfalls. Nötig ist also aus ÖV-Sicht nicht eine Initiative, die den öffentlichen Grund der Stadt und der Quartiere weiter zuparkt, sondern allenfalls eine Initiative, die die Fahrspuren entlang der Tramlinien von parkierten Autos befreien würde, mit dem doppelten Effekt, dass erstens die Behinderungen der Fahrgäste durch parkierende, einparkende und ausparkende Fahrzeuge wegfallen würde und zweitens, dass auch die Konfliktsituation für und durch Velofahrende mit Tram und Auto wegfallen würde. Denken Sie an die sich öffnenden Türen, denken Sie an die Fahrradfahrenden, die eingeklemmt werden oder zwischen den Tramschienen sich den Weg suchen müssen. Deswegen die Fahrspuren aufheben, weil nämlich diese Fahrspuren ihrem eigentlichen Zweck zurückgegeben werden sollten, wie das Wort heisst, sind Fahrspuren nicht dazu da, die Autos zu parken, sondern auf den Spuren zu fahren. Zusammengefasst wird sich die ÖV-Lobby inklusive der IGöV vehement gegen diese ÖV-feindliche Parkier-Initiative einsetzen, dies im Interesse der Allgemeinheit und gerade auch im Interesse der schwächeren Verkehrsteilnehmenden, die in erhöhtem Masse auf Tram und Busse angewiesen sind.

Schluss der 26. Sitzung

18:00 Uhr

Beginn der 27. Sitzung

Mittwoch, 18. September 2019, 20:00 Uhr

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Ich begrüsse Sie zu unserer abendsitzung und wir fahren bei Trakt. 12 fort.

Auderset Andre (Sprecher der Kommissionsminderheit): Ich möchte, aber ich weiss, dass es relativ hoffnungslos ist, aber damit ich meine Pflicht hier getan habe, Sie im Namen der Minderheit auffordern, die Initiative mit positiver Empfehlung dem Volk zu überlassen. Ein Gegenvorschlag war ja jetzt nicht das Thema und ich wollte nur noch etwas sagen zu dem, was vorher gesagt wurde, zu Jörg Vitelli. Er hat nämlich auch wieder mal das schöne Wort des Kompromisses gebraucht und dieser Kompromiss sei mit dem Güterumschlag gewesen. Das wurde ja schon besprochen, dass das nur in Konkurrenz zur Anwohnerschaft getreten wäre und im Grund auch nichts genützt hätte. Es sei nochmal erwähnt, dass immer wieder gesagt wird, die Parkplätze sollen doch unterirdisch sein. Dieses Argument ist insofern langsam unterirdisch, weil immer dort, wo unterirdisch Parkplätze hinsollen, wird energiescher Widerstand gemacht. Es braucht durchaus mal einen Paradigmenwechsel und die Initiative bringt das. Deshalb, bitte stimmen Sie ihr zu resp. verabschieden sie mit positiver Empfehlung ans Volk.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Es wurde mehrfach in den Raum gestellt, dass im Kanton Basel-Stadt viele Parkplätze verschwunden sind in den letzten Jahren. Wir haben dazu eine sehr gute Datengrundlage, nämlich die schriftliche Anfrage unseres Grossratspräsidenten Heiner Vischer. Hier hat das BVD aufgelistet, wo welche Parkplätze dazugekommen sind und wo welche Parkplätze verschwunden sind. Wenn ich mir diese Antworten anschaue, die den Zeitraum von 2000 bis 2015 abdecken, dann sind auf öffentlichem Grund tatsächlich 3’000 Parkplätze verschwunden, gleichzeitig aber 6’000 neue Parkplätze auf Privatareal dazugekommen. Das heisst, für jeden verschwundenen Parkplatz sind zwei neue dazugekommen. Da kann man einwenden, die auf Allmend sind viel billiger und die auf privaten Grund haben reale Preise, das sind die Marktpreise, und darum sind sie teurer. Aber wenn ich hier weiterlese, dann sehe ich, dass es neue öffentlich zugängliche Parkplätze gibt in Parkierungsanlagen. Wenn ich da das Saldo sehe, dann sind es 2’788 zusätzliche Parkplätze, die öffentlich zugänglich sind, die also nicht nur einer Anwohnerin oder einem Anwohner gehören, und wenn ich das zusammenrechne, diese 2’906, die weggegangen sind und die 2’788, die dazukommen sind, dann gibt das ein negativer Saldo von 118 Parkplätze verteilt auf 15 Jahre. Das macht genau 8 öffentlich zugängliche Parkplätze, die pro Jahr verschwunden sind. Wenn ich dann höre, dass es angeblich eine rasante schwindende Abnahme von Parkraum im öffentlichen Raum gibt, dann finde ich das schon recht übertrieben, wenn es am Schluss um 8 öffentlich zugängliche Parkplätze geht, die in den letzten 15 Jahren verschwunden sind. Ich finde, wir sollen hier bei den Tatsachen bleiben und

nicht überdramatisieren, was die Parkplätze angeht in unserem Kanton. Ich finde es auch schade, dass wir in diesem Kontext mit Wörtern wie “vernichten” sprechen müssen. Für mich ist das ein recht starkes, aggressives Wort und hier geht es darum, dass Flächen umgenutzt werden, anderen Nutzungen zugeführt werden und es wird nicht etwas vernichtet. Ich finde das ehrlich gesagt nicht passend.

Eine Korrektur noch. Ich weiss nicht mehr, wer es genau gesagt hat, es wurde gesagt, das Gesetz sehe vor, dass nach Möglichkeit dieser Ersatz innerhalb von 200m stattfinden soll. Das entspricht nicht der Initiative, die diesen Gesetzestext enthält, dort ist nämlich ganz klar, die Parkplätze müssen in jedem Fall ersetzt werden. Einzig wo es Spielraum gibt, sind bei diesen 200m, wo steht, in der Regel 200m. Aber die Pflicht, Parkplätze zu ersetzen, auch wenn es unmöglich ist, die würde dann trotzdem so im Gesetz stehen. Ich finde, es ist nicht redlich, wenn man ein Gesetz beschliesst, wo in der Regel steht, aber von Anfang an klar ist, dass die Ausnahme die Regel sein wird. In diesem Sinne möchte ich Ihnen nochmals beliebt machen, diese Initiative nicht zur Annahme zu empfehlen. Sie würde die Nutzung des öffentlichen Raums sehr stark verändern, sehr stark zugunsten rein von Parkplätzen. Sie wäre zum grossen Teil nicht umsetzbar und sie würde tatsächlich zu einer Ausweitung von Parkflächen führen. Auch das wurde ja in Abrede gestellt von mehreren Sprechenden. Wenn man eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen verlangt, sowie dass der Gesetzestext vorsieht, dann heisst das nichts anderes, als dass mehr Parkplätze dazu kommen, denn man hört genau von diesen Kreisen, sie empfänden das heutige Angebot als zu gering und beklagen, dass es sogar noch abnehmen würde, eben diese 8 Parkplätze pro Jahr. Darum würde diese Initiative den öffentlichen Raum verändern zugunsten der Parkplätze und andere Nutzungen würden zu kurz kommen. Es ist darum aus Stadtentwicklungssicht nicht wünschenswert, dass diese Initiative angenommen wird und die Mehrheit empfiehlt dem Grossen Rat, die Initiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Der Grosse Rat beschliesst

von Gesetzes wegen auf das Geschäft einzutreten.

Detailberatung

Grossratsbeschluss I

Titel und Ingress

Ziffer 1

Ziffer 2

Publikationsklausel

Abstimmung

zum Grossratsbeschluss 1

JA heisst Zustimmung, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

48 Ja, 42 Nein. *[Abstimmung # 1038, 18.09.19 20:08:00]*

Der Grosse Rat beschliesst

beschliesst die Abstimmung zu wiederholen.

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag der Kommission, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

92 Ja, 1 Nein, 1 Enthaltung. *[Abstimmung # 1039, 18.09.19 20:09:46]*

Der Grosse Rat beschliesst

unter Verzicht auf eine zweite Lesung:

1. Die Initiative bezieht sich auf § 16 des Umweltschutzgesetzes (USG BS) vom 13. März 1991. Seit Einreichen der Initiative hat sich § 16 USG BS verändert. Es ist daher unumgänglich, die Initiative der veränderten Rechtslage anzupassen.

2. Der Text der Initiative wird gemäss § 20 Abs. 2 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991 geändert und lautet demnach neu wie folgt:

„Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: §16 wird wie folgt geändert:

§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine ausreichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.

Absatz 1bis unverändert

Absatz 1ter unverändert

Absatz 2 Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, Gewerbetreibenden und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.

Absatz 3 unverändert

Absatz 4 unverändert

Absatz 5 Bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund muss in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Meter ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

Übergangsbestimmung: Vorstehende Bestimmungen treten sofort nach ihrer Annahme durch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger in Kraft.“

Dieser Beschluss kann beim Verfassungsgericht durch Beschwerde angefochten werden. Die Beschwerde ist innert zehn Tagen seit der Veröffentlichung im Kantonsblatt schriftlich beim Verfassungsgericht anzumelden. Innert 30 Tagen vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die schriftliche Begründung einzureichen, welche die Anträge, die Angabe der Tatsachen und Beweismittel und eine kurze Rechtserörterung zu enthalten hat.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Detailberatung

Grossratsbeschluss II

Die Kommissionsmehrheit beantragt die Volksinitiative zur Ablehnung zu empfehlen.

Die Kommissionsminderheit beantragt die Volksinitiative zur Annahme zu empfehlen.

Wir diskutieren nun zur Abstimmungsempfehlung

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Bevor wir über die Abstimmungsempfehlung abstimmen, vielleicht noch ganz kurz auf das, was Thomas Müry gesagt hat. Er hat behauptet, ich hätte gesagt, es habe überall genügend Parkplätze in den Quartieren. Da habe ich mich offensichtlich völlig missverständlich ausgedrückt, das wollte ich überhaupt nicht sagen, im Gegenteil. Ich habe gesagt, es gibt auf Privatareal genügend Möglichkeiten, Parkplätze zu kompensieren, und nicht auf öffentlichem Gebiet. Das war mir noch wichtig klarzustellen und ich denke, vor diesem Hintergrund darf man die Initiative ruhig ablehnen.

Abstimmung

Grossratsbeschluss II Abstimmungsempfehlung

JA heisst die Empfehlung auf Annahme, NEIN heisst Empfehlung auf Verwerfung

Ergebnis der Abstimmung

44 Ja, 49 Nein, 2 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1040, 18.09.19 20:12:19]*

Der Grosse Rat beschliesst

Die Initiative den Stimmberechtigten zur Verwerfung zu empfehlen.

Detailberatung

Publikationsklausel

Schlussabstimmung

zum bereinigten Grossratsbeschluss

JA heisst Zustimmung, NEIN heisst Ablehnung

Ergebnis der Abstimmung

54 Ja, 36 Nein, 4 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1041, 18.09.19 20:13:13]*

Der Grosse Rat beschliesst

Die mit 3‘484 gültigen Unterschriften zustande gekommene formulierte Volksinitiative „Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer“ mit dem folgenden, gemäss Grossratsbeschluss I angepassten Wortlaut:

„Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert: §16 wird wie folgt geändert:

§ 16 Parkplätze auf öffentlichem Grund

Absatz 1 Der Kanton und die Landgemeinden fördern die Nutzung energieeffizienter Verkehrsmittel und sorgen dafür, dass auf öffentlichem Grund eine aus- reichende Anzahl an Parkplätzen für den Veloverkehr und den motorisierten Individualverkehr eingerichtet werden. Die Veloparkplätze sind wenn möglich gedeckt zu erstellen.

Absatz 1bis unverändert

Absatz 1ter unverändert

Absatz 2 Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern, Gewerbe- treibenden und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.

Absatz 3 unverändert

Absatz 4 unverändert

Absatz 5 Bei einer Aufhebung von Parkplätzen auf öffentlichem Grund muss in einem Radius von in der Regel nicht mehr als 200 Meter ein qualitativ wie quantitativ gleichwertiger Ersatz geschaffen werden.

ist, sofern sie nicht zurückgezogen wird, der Gesamtheit der Stimmberechtigten mit der Empfehlung auf Ablehnung und ohne Gegenvorschlag zum Entscheid vorzulegen.

Bei Annahme der Volksinitiative wird die entsprechende Gesetzesänderung sofort wirksam.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

13. Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt. Statusbericht per Ende 2018

[18.09.19 20:13:37, UVEK, BVD, 19.0391.01, BER]

Der Regierungsrat und die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) beantragen auf das Geschäft 19.0391 einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Wir haben hier ein Novum. Es geht um diesen Statusbericht, den wir als Grossen Rat zum ersten Mal erhalten. Wir haben das das letzte Mal, als sich die UVEK und der Grosse Rat mit diesem Thema auseinandergesetzt hat, beschlossen und das ist jetzt der erste Statusbericht zu den Arbeiten im Zusammenhang mit dem BehiG beim öffentlichen Verkehr. Um es vorweg zu nehmen, die UVEK wird Ihnen beantragen, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen. Ich möchte auf ein paar Sachen eingehen. Zuerst einmal, wo stehen wir genau in diesem Ziel bis 2023, den öffentlichen Verkehr behindertengerecht umgebaut zu haben. Da geht es vor allem um die Fahrzeuge und die Haltestellen. Basel-Stadt ist da im guten Mittelfeld, wenn man es vergleicht mit anderen Städten. Bei den Trams haben wir im Moment 18% der Tram- und Kombi-Haltestellen bereits hindernisfrei gestaltet. Es gibt andere Städte, wie zum Beispiel Genf, die sind viel weiter, die sind schon bei rund 90%, es gibt aber auch andere kleinere Gemeinden, dort sind es vor allem Bushaltestellen, die noch viel weniger weit sind. Aber wenn man nur die Städte anschaut, sind wir eher im hinteren Feld, wenn man alle Gemeinden anschaut, dann sind wir irgendwo im Mittelfeld. Bei den Bushaltestellen sind wir weniger weit als bei den Tramhaltestellen, dort sind es im Moment nur 3%, aber dazu muss man sagen, dass bei den Bushaltestellen im Moment eine Übergangslösung möglich ist, nämlich mit einer Klapprampe den Zugang zu einem Bus an einer Bushaltestelle zu gewährleisten. In diesem Bericht, indem der Regierungsrat darlegt, wie er in den nächsten Jahren diesem Ziel näherkommen möchte, wird dargelegt, dass bis Ende 2023, Stand aktuelle Planung, 50% aller Kombi-Haltestellen und ein Drittel aller Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut sein sollten. Für die verbleibenden Haltestellen schlägt der Regierungsrat ein Konzept vor, wie man im Spannungsfeld die sowieso anfallenden Erhaltungsmassnahmen möglichst nutzen kann, aber wichtige Haltestellen nicht bis am Schluss unumgebaut zu lassen. Es wurden verschiedene Kriterien aufgestellt, wie wichtig die Haltestelle ist, ob es in der Umgebung der Haltestelle wichtige Institutionen gibt wie Spitäler oder öffentliche Gebäude, die wichtig sind, und so wurden dann alle Haltestellen im Kanton klassifiziert und eingeteilt in Zeithorizonte, wann diese dann umgebaut werden sollen. Da sieht der Zeitplan folgendermassen aus, dass bis 2026 bereit 48% aller Tram- und Kombi-Haltestellen sowie 60% der Bushaltestellen umgebaut sind und dann nochmals zwei Jahre später 90% bzw. 80% der Haltestellen, wobei dann der Rest mit der Klapprampe zugänglich ist.

Die UVEK hat das zur Kenntnis genommen und hat sich da auch die genauen Bewertungskriterien weiter vorstellen lassen. Für die UVEK ist das nachvollziehbar, dass man das so macht. Was vielleicht noch wichtig ist, es gibt ein spezielles Kapitel, da geht es um eine Zusammenlegung einer Tramhaltestelle, das ist auf der Tramlinie 8 im Neubad, Bernerring, Laupenring und auch das hat die UVEK zur Kenntnis genommen. Es ist nachvollziehbar, warum man auf diese Lösung gekommen ist und die UVEK ist mit diesem Vorgehen einig, dass man dort diese beiden Haltestellen zusammenlegt. Vielleicht noch etwas zu den Kosten. Wir haben dazu Geld generell gesprochen und es ist dann immer die Frage, was wird über diese Rahmenausgabenbewilligung finanziert, was wird bei Erhaltung finanziert. Auch das wurde im Bericht dargelegt, wie das aufgeschlüsselt wird und auch hier war die UVEK der Meinung, dass man das so zur Kenntnis nehmen kann, dass wir hier keine Einwände haben. Am Schluss noch ein Kapitel, da geht es um den Konflikt Velo und umgebaute Haltestellen, das sind vor allem Kapp-Haltestellen. Hier ist ein Teil bereits in diesem Bericht und auch diese nimmt die UVEK zur Kenntnis. Die UVEK möchte aber hier einen Ausblick geben, dass wir das Thema noch weiterverfolgen, auch im Rahmen von anderen Geschäften und beim nächsten Geschäft, wo eben wieder Kapp-Haltestellen ein grosses Thema sind, möchten wir dort auch noch mehr, als jetzt in diesem Bericht schon festgehalten ist, dazu berichten und auch Lösungen vorschlagen, wie wir mit diesem konkreten Problem Kapp-Haltestellen, Velo, Tramschiene, Velofallen, umgehen könnte. Ob man vielleicht Trams nachrüsten kann, ob Schiebetritte eine Lösung wären, was das kostet, usw. Dieses Thema ist für die UVEK noch nicht zu Ende diskutiert, wir werden das aber im Rahmen eines anderen Geschäfts nochmals für den Grossen Rat vorbereiten und wir können es auch dort nochmals diskutieren hier im Plenum im Grossen Rat. Zusammengefasst, der Antrag der UVEK, diesen Bericht zur Kenntnis zu nehmen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich möchte der UVEK für die Beratung dieses wichtigen Themas danken. Mit der Umsetzung des BehiG sind wir nicht an der absoluten Speerspitze der Ortschaften in der Schweiz, aber wir sind auch nicht im hinteren Feld aufzufinden, sondern, wie der Präsident der UVEK gesagt hat, im Mittelfeld. Wir müssen konsequent auf diesem Weg weitergehen und sind zuversichtlich, bis 2023 mit Ihrer Unterstützung einen sehr anständigen Umsetzungsstand erreichen zu können.

Beat K. Schaller (SVP): Der Regierungsrat schreibt, dass laut Umsetzungsplan per Ende 2023 rund 90% der Tram- und Combi-Haltestellen sowie 96% der Bushaltestellen hindernisfrei umgebaut seien oder den Zugang mit Klapprampe erlauben werden. Wie er selbst schreibt, ist der Zugang mit der Klapprampe als Ersatzlösung durchaus möglich, sollte ein autonomer Zugang aus Gründen der Verhältnismässigkeit nicht möglich oder sinnvoll sein. Eine weitere Ersatzmassnahme sei ein Hinweis auf eine Nachbarhaltestelle, wenn sie mit einem zumutbaren Umweg erreichbar sei, aber genaue Kriterien für diese Zumutbarkeit seien in diesem Fall nicht gegeben.

Wir erwarten vom Regierungsrat, dass er gerade in der Frage der Klapprampen diese Möglichkeit nicht ganz aus den Augen verliert.

Weiter schreibt der Regierungsrat, dass er im Vergleich zu anderen Städten mit der Umsetzung der Anforderungen etwas im Rückstand sei, und wie er diesen Rückstand dann aufholt, werden wir jeweils im Frühjahr beurteilen können, zu welchem Zeitpunkt er den Statusbericht per Ende Vorjahr vorlegt, und wir freuen uns auf den nächsten Statusbericht, der ja bald ins Hause steht.

Zwei immer wiederkehrende Themen sind die hohen Haltekanten und die hindernisfreie Zugänglichkeit auf der gesamten Tram- resp. Buslänge. Die hohe Kante sei laut Regierungsrat von den meisten Städten als Standardfall definiert worden, da die letzten Zweifel an der Praxistauglichkeit zerstreut werden konnten. Diese Aussage erwarten wir als eher zweck- denn sachorientiert. Ich selbst halte regelmässig einen Augenschein an der Greifengasse und staune jedes Mal, dass nicht mehr passiert, und zwar nicht bei den Velofahrenden, ich halte ein Augenmerk auf die Fussgänger, gerade die Gehbehinderten. Die hohe Kante ist ideal für diejenigen, die im Tram oder Bus ein- und aussteigen, wenn aber kein Fahrzeug an der Kante steht, kann es sehr gefährlich werden gerade für Leute, die etwas wackelig auf den Füssen sind, die vielleicht auf Gehhilfen angewiesen sind. Wenn sie die Strasse kreuzen müssen, müssen sie im besten Fall einen verhältnismässig langen Umweg machen. Gerade was die Unfälle anbelangt, erwarten wir vom Regierungsrat, dass er ein besonderes Augenmerk auf die betreffenden Statistiken richtet und diese in seinem Statusbericht ausweist.

Das zweite Thema ist die hindernisfreie Zugänglichkeit auf der gesamten Länge des Trams oder des Busses. Da ist sich sogar der Bund nicht einig, auf dem Latrinenweg ist auf verschlungenen Pfaden zu hören, dass es nicht unbedingt nötig sei, dass auf der gesamten Länge des Zuges ein hindernisfreier Eingang nötig sei. Die Möglichkeit von Teilerhöhungen, so genannten Kissen, ist also auch von bundesrechtlicher Seite her möglicherweise möglich. Es erschliesst sich nicht, wieso der Regierungsrat die Eigenheiten des Basler Tramnetzes vorschiebt und jetzt mit der Giesskanne erhöhte Kanten auf der ganzen Länge umsetzt. Die SVP erwartet vom Regierungsrat, dass er den Einsatz von Teilerhöhungen rechtlich und rechnerisch weiter abklärt und diese wo immer möglich einsetzt.

Es wurde auch erwähnt, dass sich die vorliegenden Massnahmen über die Rahmenausgabenbewilligung BehiG finanzieren, sofern sie keine Änderungen an der Verkehrsführung zur Folge haben. Eine Ausnahme bilden hier die beiden Haltestellen Bernerring und Laupenring, für welche die Regierung eine Zusammenlegung beantragt. Diese gemeinsame neue Tramhaltestelle würde dann auf der Überdeckung der Bahnlinie Elsässerbahn zu liegen kommen. Wir können diesem Vorhaben zustimmen.

Zusammengefasst: Die SVP nimmt vom vorliegenden Bericht zum Stand der Umsetzung der Anforderungen des BehiG auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt zur Kenntnis, wir behalten uns aber vor, die einzelnen Massnahmen zum Beispiel was die geplante Verhunzung der Spalenvorstadt anbelangt, mit einem sehr kritischen Auge zu begleiten und falls nötig einzugreifen.

Raoul Furlano (LDP): Berichte wurden gefordert, diese sind nun geliefert worden. Sie haben Papier generiert, Klima und Staatssäckel weiter belastet, und sonst? Daher müssen wir von der LDP konsequenterweise diese Kenntnisnahme ablehnen, denn sie führt zu nichts. Kann man eine Kenntnisnahme überhaupt ablehnen?

Beat Schaller hat schon einige Details erwähnt, die auch ich noch einmal erwähnen und kritisieren könnte. Trotzdem möchte ein paar Punkte im Vergleich mit anderen Schweizer Tramstädten anbringen. Im Vergleich mit Genf etwa sind wir nicht an der Speerspitze, sondern am Schwanz eines Tieres, mit einem Rückstand bis zu 70%. Wir haben sehr wenig Hoffnung, dass im entsprechenden Departement nur annähernd die Ziele, die gesetzt wurden, bis 2023 erreicht werden können.

Es werden bereits Optionen für Ersatzlösungen beschrieben. Immerhin, guter Wille? Ich denke eher, dass das Verlegenheitslösungen sind, nicht gemachte Hausaufgaben einmal mehr. Immerhin ist löblich, dass versucht wird, Haltestellen ohne Erhaltungsbedarf bis 2023 entsprechend ihrer Bedeutung aus der Nutzersicht zu priorisieren. Aber Kundenfreundlichkeit sieht anders aus. Beunruhigend ist für uns weiter, was im Bericht steht: “Zur Schätzung der Kosten für die Umsetzung von BehiG an den ÖV-Haltestellen wurden sämtliche Haltestellen einzeln beurteilt. Nichts desto trotz lassen sich die Kosten zum aktuellen Zeitpunkt nur sehr grob und mit einer beträchtlichen Ungenauigkeit abschätzen.” Lesen wir da - “*bon y soit qui mal y pense*” - eine mangelnde Koordination mit Grossprojekten heraus? Das hatten wir doch schon. Und die Gesamtkosten belaufen sich neu auf zwischen 75 und 116 Millionen Franken. Sollen wir eine solche Prognose einfach akzeptieren und zur Kenntnis nehmen?

Ein ganz spezielles Kapitel ist das BehiG und das Velo. Vor einem Jahr haben wir bereits eine Interpellation eingereicht, deren Antwort aus unserer Sicht überhaupt nicht befriedigen konnte. Was ist seither geschehen? Beat Schaller hat gesagt, wie viele Verunfallte es gibt. Was ist da bisher gelaufen? Beat Schaller hat Recht, wenn er sagt, dass wir vom Bund nicht angewiesen sind, auf der ganzen Länge einer Haltestelle so eine erhöhte Rampe zu bauen. Alt-Bundesrätin Doris Leuthard hat uns das damals bestätigt.

Eine Nachrüstung der Trams mit Schiebetritten wäre zu teuer, wie Abklärungen ergeben haben. Nun prüfen Fachleute bei jeder Haltestelle, ob ein Haltestellentyp realisiert werden kann, bei welchem die Velofahrenden nicht entlang der hohen Haltekante fahren müssen. Dies kann eine Haltestelle mit Inseln oder separater Veloführung sein.

Fast schon zynisch scheint mir dieser Satz zu sein: “Dabei ist sich der Regierungsrat besonders des Konflikts zwischen hindernisfreiem Zugang ÖV mittels hoher Haltekanten und der Sicherheit der Velofahrenden bewusst. Er berücksichtigt die Anliegen des Veloverkehrs bestmöglich bei der Umgestaltung von Haltestellen und wird zeitnah den Pilotversuch für eine velofreundliches Gleis vorantreiben.” Das hatten wir schon vor einem Jahr vorgeschlagen. Unterdessen verunfallen weiter und regelmässig Fussgänger und Velofahrende.

Angesichts dieser traurigen Tatsache nehmen wir von der LDP keine Kenntnis von diesem Bericht und empfehlen Ihnen, dasselbe zu tun, als Zeichen, dass wir nicht bereit sind, alles zu schlucken, was uns vom betreffenden Departement verpasst wird.

Georg Mattmüller (SP): Ich möchte es kurz machen und nur zwei Gedanken einbringen. Der erste ist, dass man nicht vergessen darf, dass die Bundesfrist 2023 ausläuft. Das heisst, die Umsetzung in Basel-Stadt wird diese Frist schlichtweg nicht einhalten können. Man sollte sich vergewissern, dass man letztlich eine bundesgesetzliche Vorgabe bricht. Insofern, und das ist der zweite Gedanke, ist die Frist 2028 wichtig. Wenn man also von Anfang an sagt, dass wir fünf Jahre länger haben, dann wäre es schön, wenn die Umsetzung bis dahin auch wirklich gelingt.

An dieser Stelle möchte ich noch eine Bemerkung zum Interessenkonflikt zwischen Behinderten und Velofahrenden anbringen. Ich kann von Seiten der Behindertenorganisationen sagen, dass wir uns damals sehr stark für Rollmaterial eingesetzt haben, das Schiebetritte gehabt hätte. Das hat es nun nicht. Diese Fehlentscheidung bei der Beschaffung des Tango hat letztendlich dazu geführt, dass man jetzt nicht mehr sehr frei ist in weiteren Entscheidungen und man diesen unsäglichen Interessenkonflikt nun hat. Ich möchte Sie in den öffentlichen Diskussionen bitten, dass man Velofahrende nicht mit Behinderten und umgekehrt ausspielt, weil man von Seiten der Behindertenorganisationen nur bitten kann, sämtliche flankierende Massnahmen zugunsten der Velofahrenden auch wirklich zu unterstützen.

Eine kleine Bemerkung an die UVEK: Sie hat es durchaus in der Hand, die Frist 2028 einzuhalten und möchte bitten, diese Frist mit den entsprechenden Diskussionen nicht noch auszudehnen und zu schleifen.

Im Namen der SP-Fraktion und der Fraktion des Grünen Bündnisses nehmen wir vom Bericht Kenntnis.

Beat Leuthardt (GB): Ich bin mit einigem einverstanden, aber nicht ganz mit allem. Positiv ausgedrückt kann ich sagen, dass die Bemühungen der Behörden, das BehiG umzusetzen, gut sind, aber da kommt sofort das Wort Perfektionismus auf. Ich möchte lebhaft das betonen, was mein Vorredner gesagt hat. Es geht bei den BehiG-Haltestellen um die Lebensqualität von sehr vielen Leuten, die wir unter dem Begriff behindert zusammenfassen. Bitte vergessen Sie das nicht und bitte missbrauchen Sie das BehiG und die Bemühungen, es umzusetzen, nicht dazu, Interessen gegeneinander auszuspielen. Es ist eine Segnung von oben, dass gewisse Leute neu wieder das Tram oder auch den Bus benützen können dank dieser hohen Haltestellenkanten. Es sind überhaupt keine Velofallen, es ist weder Selbstzweck noch Schikane.

Ich sage es ungern, aber wir hören nun zum zweiten Mal diese Wehklagen, ich kann diese nicht teilen. Natürlich bedauern wir jeden Unfall, aber Velofahren in der Stadt ist seit es das Tram gibt nicht ungefährlich, und wir wissen genau, dass wir aufpassen müssen. Wenn es nass ist, müssen wir langsamer fahren oder sogar vom Velo steigen. Es geht einfach nicht

anders. Die BehiG-Haltestellen sind zwingende Notwendigkeit. Wie lange sie ist, ob sie wirklich die 45 Meter Haltekanten umfassen soll, ist zu diskutieren, und hier ist das Departement auch meiner Meinung nach zu bürokratisch und zu perfektionistisch. Das braucht es nicht.

Es ist auch an anderen Orten zu bürokratisch. So etwa beim Zoo Dorenbach. Es ist doch Unsinn, dass man an einer Umsteigehaltestelle zwischen zwei wichtigen Verbindungen den Bus 36, der Tramqualität hat, und dem Tram 2 nicht umsteigen kann, weil die Situation von der Perronkante her so ungünstig angelegt ist. Ich weiss, die Beamten sagen, es gehe nicht anders. Es geht immer anders. Mir fehlt das Fingerspitzengefühl, und da bin ich ganz bei der SVP. Wie um alles in der Welt kommt man auf die Idee, in der Spalenvorstadt eine BehiG-Haltestelle zu montieren, das ganze Cachet zu zerstören mit der Begründung, man kriege das sonst vom Spalentor nicht weg.

Es gibt Ausnahmen, und es ist mir unverständlich, wieso sie mit einem furchtbaren Drive einfach geradeaus gehen. Hätten wir das in anderen Bereichen, die mir auch wichtig sind, wäre ich überglücklich. Hier fehlt die ordnende Hand, hier fehlt auch mal von oben der Hinweis an das Mobilitätsamt oder an das Tiefbauamt, machbare Lösungen zu präsentieren. Umgekehrt darf das BehiG und dessen Umsetzung auch nicht dazu missbraucht werden, Haltestellen aufzuheben. Ich bin ein glühender Gegner von Haltestellenaufhebungen. Es macht keinen Sinn, dass wir an der Missionsstrasse die Spalentorhaltestelle in die Strasse verlegen und dafür die Haltestelle Pilgerstrasse aufheben, so dass zwar die Leute, die Mühe haben, sich zu bewegen, schön ebenerdig einsteigen könnten. Sie können es eben nicht, weil der Weg zur nächsten Haltestelle zu lange ist.

Ich bin entschieden gegen die Aufhebung oder Zusammenlegung Laupenring und Bernerring. Ich erinnere daran, dass es dort mehrere Haltestellen gab. Ich denke eher, dass man sich Gedanken machen müsste Richtung kürzere Trams. Es macht keinen Sinn, immer mit 43 Meter Länge überall herumzufahren. Der VCS hat damals mit Erfolg die Aufhebung der damaligen Haltestelle Felix Platter-Spital verhindert.

Zusammengefasst: Mehr Fingerspitzengefühl, weniger Bürokratie, weniger Perfektionismus, dann kann auch der Kredit gesenkt werden und die Zahl der BehiG-Haltestellen zugunsten der behinderten Personen wächst.

Eduard Rutschmann (SVP): Regierungsrat Hans-Peter Wessels, von Ihnen kann ich nichts anderes erwarten. Schon bei der Trambeschaffung haben Sie mit Ihrer Politik, koste es was es wolle, ein behindertengerechtes Tram durchgesetzt. Es steht im Gesetz, dass so und so viele Prozente der Haltestellen behindertengerecht gestaltet werden müssen. Überall hat der Regierungsrat knallhart 100% umgesetzt und hat dadurch wenige behinderte Menschen zu Behinderten gemacht, weil sie nun lange Umwege machen müssen.

Was für ein Spiel sind Sie bei der Fondation Beyeler eingegangen? Dort ist eine ganz gerade Strecke, und dort ginge es.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Es wurde festgestellt, dass Basel nicht an der Spitze der Umsetzung des BehiG sei. Das hat Nachteile, aber es hat auch Vorteile. Ein Vorteil ist, dass wir sehr genau schauen können, wie andere Städte bei der Umsetzung vorgehen. Das bewahrt uns vor Fehlern, die andere Städte gemacht haben. Wir wissen in der Zwischenzeit sehr genau, was von den Behindertenorganisationen akzeptiert wird, was als gut und was als weniger gut empfunden wird. Daher kann ich Ihnen versichern, dass wir ganz bestimmt nicht überbürokratisch oder überperfektionistisch vorgehen.

Wieso ist Genf schweizweit an der Spitze? Das hat einen sehr einfachen Grund. Genf hat in den 1960-er Jahren im Zug des Autobooms das Tramnetz praktisch vollständig zurückgebaut. In Genf sind jetzt praktisch alle Linien neu. Selbstverständlich hat Genf die neuen Linien von Anfang an behindertengerecht gebaut, wie wir das bei der Tramverlängerung gemacht haben. Das ist der Grund, weshalb Genf an der Spitze ist.

Ich habe die Frage von Eduard Rutschmann nicht verstanden. Ich habe nicht verstanden, was wir wo ermöglicht haben und anderswo nicht. Vielleicht können Sie mir das nachher bilateral erklären und ich versuche, bilateral eine Antwort zu geben.

Zwischenfrage

Eduard Rutschmann (SVP): Was haben Sie von der Fondation Beyeler bekommen, dass dort die Haltestelle nicht zu 100% behindertengerecht ist, sondern nur zu etwa 65%?

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich verstehe immer noch nicht, was Sie meinen, aber wir können das gerne nachher klären.

Raphael Fuhrer, Präsident UVEK: Die Bedenken, die von Raoul Furlano geäussert wurden, dass wir nämlich im Rückstand und dass die Kosten unklar sind, und dass wir die Frist von 2023 nicht erreichen, diese Bedenken waren der Grund dafür, dass die UVEK diesen jährlichen Statusbericht verlangt. So sind wir jeweils auf dem neusten Stand der nächsten Schritte, und wir können nötigenfalls auch eingreifen. Wenn sich zeigt, dass beispielsweise Behindertenorganisationen gewisse Lösungen, die als Ersatzlösungen angeboten werden, nicht in ihrem Sinne erachten, dann können wir eingreifen. Das ist der Sinn und Zweck des Statusberichts.

Es hat sich schon früher abgezeichnet, dass wir die Frist nicht erreichen werden. Ich habe schon vorher angetönt, dass die Frage nach Schiebetritten und Kaphaltestellen noch nicht zu Ende diskutiert ist in der UVEK. Wir sind immer noch daran, dieses Thema zu behandeln, und wir nehmen das sehr ernst. Es ist uns ein Anliegen, hier eine Lösung zu finden, die

möglichst viele verschiedene Beteiligte zufrieden stellen wird. Das ist uns immer noch ein grosses Anliegen, und der Versuch mit den Gummifüllungen in den Schienen steht jetzt am Anfang, nicht im Strassenraum, sondern auf einem Areal. Es ist also nicht so, dass das Thema in der UVEK zwischen Stuhl und Bank gefallen wäre.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, auf das Geschäft **einzutreten**.

Detailberatung

Titel und Ingress

Einziger Absatz

Publikationsklausel

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

80 Ja, 2 Nein, 14 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1042, 18.09.19 20:46:25]*

Der Grosse Rat beschliesst

unter Verzicht auf eine zweite Lesung:

Der Grosse Rat nimmt den Bericht zum Stand der Umsetzung des Bundesgesetzes zur Behindertengleichstellung (BehiG) auf dem Tram- und Busnetz des Kantons Basel-Stadt per Ende 2018 zur Kenntnis.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

14. Bericht der Bau- und Raumplanungskommission zum Ratschlag betreffend Areal Eisenbahnweg. Festsetzung eines Bebauungsplanes, Änderung von Baulinien sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg (Areal Eisenbahnweg)

[18.09.19 20:46:47, BRK, BVD, 18.1403.02, BER]

Die Bau- und Raumplanungskommission (BRK) beantragt mit ihrem Bericht 18.1403.02, auf das Geschäft einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Jeremy Stephenson, Präsident BRK: Das heute zu diskutierende Areal liegt östlich der Schwarzwaldbrücke auf Kleinbasler Seite im Bereich Grenzacherstrasse Eisenbahnweg. Bis in die 1960-er Jahre wurde das Areal noch industriell genutzt, später entstand dort eine Blockrandbebauung entlang des Eisenbahnwegs. Gegen die Grenzacherstrasse lagen die Tennisplätze der Firma Roche.

Dieses Tennisplatzgrundstück liegt heute brach. Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen die planerischen Voraussetzungen für eine bauliche Entwicklung zugunsten von Wohnraum geschaffen werden. Es handelt sich um ein privates Projekt der Rimmobas Anlagestiftung. Dieses Projekt wird einen spürbaren Beitrag zur Entlastung des Basler Wohnungsmarktes schaffen. Geplant sind ein langgezogenes Hochhaus mit 12 Geschossen und 39 Meter Höhe entlang der Grenzacherstrasse sowie ein Anbau gegen die Schwarzwaldbrücke mit fünf Geschossen und 18 Metern Höhe.

Ausgehend von den komplexen Anforderungen, die das Areal in erster Linie aufgrund des notwendigen Lärmschutzes an das konkrete Bauprojekt stellt, setzte sich die BRK intensiv und detailliert mit einzelnen Aspekten dieses Projektes auseinander. Zunächst liess sich die BRK zum Thema Lärmschutz und Störfall orientieren. Auf dem Areal Eisenbahnweg bestehen heute schon durch die Osttangente des Autobahn- und des Eisenbahnverkehrs Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Baubewilligungen in lärmbelasteten Gebieten dürfen nur erteilt werden, wenn nachgewiesen ist, dass die Immissionsgrenzwerte durch die gesetzlich vorgesehenen Massnahmen eingehalten werden können.

Der oben erwähnte Anbau gegen die Schwarzwaldbrücke wurde erst in einer zweiten Planungsphase entwickelt, und zwar genau zwecks Lärmminderung. Dieser Anbau fasst zudem den Hof ein und schliesst diesen gegen die Schwarzwaldbrücke ab. Beim Anbau werden die Wohnräume in Richtung Innenhof ausgerichtet, die den Bahngeleisen zugewandte Seite dient als Erschliessungstrakt. Auf Höhe der Schienen befindet sich bereits eine Lärmschutzwand. Die Bauherrin liess sich übrigens durch die Firma Gruner AG einen Lärmschutznachweis erarbeiten. Die Lärmschutzmassnahmen werden auch im Baubewilligungsverfahren oberste Priorität geniessen.

Aufgrund der Störfallvorschriften wird in Richtung Bahngleise eine geschlossene Fassade errichtet mit Fenstern, die

jedoch nicht geöffnet werden können. Auch alle Notausgänge führen in den Innenhof. Mit diesen architektonischen und technischen Vorkehrungen kann eine qualitative Wohnbebauung mit vielen neuen Wohnungen in einer nicht einfachen Umgebung geschaffen werden.

Dieser erwähnte Anbau, der aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen zwingend gebaut werden muss, führt allerdings dazu, dass die bestehende Liegenschaft Eisenbahnweg 24 mit 10 Wohnungen abgerissen werden muss. Die Rimmobas hat die Mieterschaft schon vor zwei Jahren in den geplanten Rückbau eingeweiht. Heute stehen noch fünf Wohnungen leer. Die BRK war zunächst nicht erfreut über diesen Rückbau, allerdings liess sie sich von den Verantwortlichen über die vielen Vorteile des geplanten Anbaus orientieren und kam dann zum Schluss, dass die neu geschaffenen Wohnungen, der Lärmschutz, der neue Freiraum und die Freiraumverbindung zum Rhein die Frage des Lichteinfallswinkels und die notwendigen Abstände den Rückbau bei Weitem kompensieren.

Die Bauherrschaft plant in dieser Überbauung 185 1,5- bis 3,5-Zimmer-Wohnungen zu bauen. Die Wohnungen in den unteren Geschossen sollen einen einfachen Ausbaustandard, die Wohnungen im mittleren Geschoss einen mittleren und die obersten Wohnungen einen gehobenen Standard aufweisen. Der Bebauungsplan sah ursprünglich noch Büroräume vor, doch wurde diese Idee gestrichen. Der Bebauungsplan legt heute einen Wohnungsanteil von 80% fest. Im Erdgeschoss können somit immer noch allfällige Arbeitsflächen errichtet werden.

Einige Kommissionsmitglieder waren nicht erfreut über die Tatsache, dass eher kleinere Wohnungen für Ein- bis Zweipersonenhaushalte vorgesehen sind, soll doch der Bedarf an Familienwohnungen in unserer Stadt gross sein. Die Statistik zeigt jedoch, dass es sich bei gut 50% der Basler Haushalte um Einpersonenhaushalte handelt. Bei weiteren 30% handelt es sich um Zweipersonenhaushalte. Die BRK hat dennoch den Wunsch geäussert, dass die Frage von grösseren Wohnungen im weiteren Planungsverlauf nicht aus den Augen verloren werden sollte. Die Projektverantwortlichen haben zugesichert, dass die schlanke Gebäudestruktur eine Aufteilung in unterschiedlich grosse Wohnungen relativ flexibel um die einzelnen Erschliessungskerne ermögliche.

An dieser Stelle darf auch erwähnt werden, dass insgesamt 387 Veloabstellplätze geplant sind. Diese Zahl liegt über der gesetzlichen Vorgabe. Die Veloabstellplätze sind grösstenteils im ersten Untergeschoss geplant und werden sowohl von der Grenzacherstrasse wie auch über eine Veloeinfahrt am Eisenbahnweg erschlossen. Besucherparkplätze werden jeweils eingangsnah angeordnet.

Die Bauherrschaft beabsichtigt, ein ressourcenschonendes Gebäude zu bauen. Aus diesem Grund wird ein das neue Energiegesetz übersteigender Gebäudestandard angestrebt. Die Energie für Raumheizung und Warmwasser soll mit Fernwärme abgedeckt werden, eine Fotovoltaikanlage liefert den Strom für den Eigengebrauch. Der Kataster der Belastungsstandorte, wie der Standort Eisenbahnweg, gilt wegen der früheren industriellen Tätigkeiten auf diesem Gebiet als belastet, wird aber weder als überwachungs- noch sanierungsbedürftig bewertet. Bei einem späteren Aushub müssen Bodenproben entnommen werden und dann erfolgt der Entscheid über das weitere Vorgehen. Die Kosten für den Bodenanteil, der für den Neubau speziell entsorgt werden muss, darf bei der Mehrwertabgabe abgezogen werden.

Gemäss dem aktuellen Planungsstand wird die Tiefgarage direkt von der Grenzacherstrasse erschlossen werden. Für die 185 Wohnungen sind rund 80 Parkplätze auf einem Untergeschoss vorgesehen. Dies entspricht gut 45% der zulässigen Anzahl Parkplätze gemäss Parkplatzverordnung. Zusätzlich zu den gebäudeeigenen rund 80 Parkplätzen sind drei weitere Untergeschosse mit rund 370 Parkplätzen vorgesehen, die der Roche zur Verfügung gestellt werden sollen. Mittels eines Parkplatztransfers gestützt auf § 11 der Parkplatzverordnung soll eine entsprechende Anzahl Parkplätze von bestehenden, nicht realisierten Parkplatzpotenzials vom Roche-Areal auf das Areal Eisenbahnweg transferiert werden.

Diese Parkplätze gaben auch in der BRK zu einigen Fragen Anlass. Vor allem ist die Idee aufgekommen, das heute bestehende provisorische Parking auf dem DB-Areal entlang dem Bahndamm in ein Providurium umzuwandeln und dort diese 370 Roche-Parkplätze neben anderen Parkplatztransfers unterzubringen. Dieser Frage wurde auch von Seiten des BVD intensiv nachgegangen. Allerdings ist das BVD aus rechtlichen und politischen Gründen klar zum Schluss gekommen, dass es nicht möglich ist, das Provisorium in ein Providurium umzuwandeln. Erstens gehört das Gelände der DB, für eine Umzonung müsste das Einverständnis der DB, das nicht vorliegt, und des Bundesamts für Verkehr vorliegen. Zudem war das geplante Provisorium damals von der Anwohnerschaft und von Pro Natura stark umstritten. Schliesslich haben die BRK und die berichtende UVEK damals beim Bebauungsplan Nordareal Roche klar entschieden, dass es sich unwiderruflich nur um ein Provisorium handeln kann. Da dieser politische Entscheid noch nicht lange her ist, käme eine Umwandlung in ein Providurium einem massiven Verstoss gegen Treu und Glauben gleich. Nach längerer Diskussion schloss sich die BRK mit grossem Mehr der Ansicht der Regierung an.

Insgesamt sind bei diesem Projekt 39 Einsprachen eingegangen, wobei es sich eigentlich um drei verschiedene Standardeinsprachen handelt. Die ersten Einsprechenden befassen sich mit dem Rückbau des Eisenbahnwegs 24. Wie bereits oben dargestellt, wiegen die Vorteile und insbesondere die viel höhere Zahl von neuen Wohnungen den geplanten Abriss auf. Die nächsten Einsprachen kritisierten, dass die geplanten 80 Parkplätze für 185 Wohnungen viel zu wenig seien, insbesondere angesichts der Tatsache, dass in dieser Umgebung ein Parkplatzmangel bestände. Aufgrund der kantonalen Statistik liegen diese 80 Parkplätze innerhalb der Norm, und es bestehen keine Gründe, hiervon abzuweichen. Die letzten Einsprachen wünschten im Sinne einer Anregung, dass die Solitudepromenade verbessert werden sollte. Bereits im vergangenen Jahr wurde von der Stadtgärtnerei ein Studienauftrag ausgeschrieben mit dem Ziel, die Promenade zu verbessern. Aus diesen Gründen wird beantragt, die Einsprachen abzuweisen.

Aus all diesen Gründen beantragt die BRK mit grossem Mehr, dem Ratschlag der Regierung betreffend Areal Eisenbahnweg zuzustimmen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich möchte lediglich der Kommission für die eingehende Diskussion und für die

sehr gute Arbeit danken. Nach den Ausführungen des Präsidenten bleibt mir nichts mehr zu ergänzen.

Tonja Zürcher (GB): Meine Fraktion hat in der Kreuztabelle offen eingegeben. Ich möchte das kurz begründen. Ein Teil der Fraktion lehnt den Bebauungsplan ab. Die Überbauung wird zwar grundsätzlich begrüsst, jedoch wird die vorliegende Form der Überbauung abgelehnt. Aus Sicht dieses Teils der Fraktion sprechen einerseits die vielen Parkplätze, die unter dem Areal entstehen sollen, gegen dieses Projekt. Während für die Überbauung 80 Parkplätze vorgesehen sind, will die Roche weitere 370 Parkplätze übernehmen. Diese Parkplätze bringen einen grossen zusätzlichen Verkehr für die Nachbarschaft, weshalb es ja auch zu Einsprachen gekommen ist. Dabei wurde in der ganzen Diskussion nie wirklich klar, ob es diese Parkplätze wirklich braucht, und wenn es sie braucht, weshalb sie an diesem Ort entstehen sollen und nicht auf dem Areal der Roche selber.

Der zweite Grund für die Ablehnung ist der unnötige Abbruch des vollkommen intakten Wohnhauses mit zehn bezahlbaren Wohnungen. Besonders kritisch muss in diesem Fall beurteilt werden, dass der Abbruch dieser Liegenschaft und der damit verbundene Verlust von bezahlbarem Wohnraum nicht notwendig ist, um neue Wohnungen zu bauen. An der entsprechenden Stelle wird nämlich gar kein Gebäude gebaut, sondern ein breiter Durchgang zum Innenhof. Hätte man die auch vorhandene Variante “Andocken” - so wird sie im Bericht genannt - gewählt, also das Anschliessen des neuen Gebäudes an das bestehende Gebäude, wäre das nicht notwendig gewesen und man hätte den Zugang zum Innenhof über eine Passage unter dem Gebäude schaffen können.

Damit wird also bezahlbarer Wohnraum nicht deswegen abgerissen, weil es für die Überbauung unbedingt notwendig ist, weshalb auch der Vergleich der Anzahl neuen Wohnungen mit dem Wegfall nicht wirklich richtig ist, vielmehr geht es darum, dass man sich während der Planung für eine Variante entschieden hat, die dazu führt, dass dieser Abbruch gemacht wird. Man hätte eine andere Variante wählen können.

Aus Sicht dieses Teils der Fraktion ist der Bebauungsplan Eisenbahnweg deshalb nicht mit den neuen Verfassungsbestimmungen zum Wohnschutz und Recht auf Wohnen vereinbar.

Der andere Teil der Fraktion stimmt dem Bebauungsplan zu. Für diesen Teil wiegt die Schaffung von insgesamt 185 Wohnungen höher als die Kritik, die geäussert wurde. Dabei ist es für diesen Teil der Fraktion von Bedeutung, dass das Wohnungsangebot mehrheitlich im mittleren Preissegment entstehen soll. Zudem wurde mir gesagt, dass die Lage an dieser Stelle mit der Nähe zum Rhein sehr attraktiv sei für eine Wohnüberbauung, weshalb ein Teil der Fraktion dem zustimmt.

René Brigger (SP): Die Fraktion der SP unterstützt den Bebauungsplan. Diese Überbauung macht gerade an diesem Ort Sinn. Die 185 neuen Wohnungen sind doch kein Pappenstiel. Die Parkplatzfrage haben wir auch diskutiert, da gab es auch andere Ansichten. Ein Providurium im Eisenbahnareal wäre zwar eine Alternative gewesen, aber keine realistische.

Ich möchte kurz den Bogen zum kantonalen Richtplan schlagen. Im kantonalen Richtplan des Jahres 2018, der vom Bundesrat gutgeheissen wurde, ist behördenverbindlich festgesetzt worden, dass bei Arealentwicklungen ein Drittel preisgünstiger Wohnungsraum entsteht. Eine solche Arealentwicklung ist grundsätzlich von diesem Richtplan umfasst. Ich stelle fest, dass einige Arealentwicklungen in Gang sind, bei denen überhaupt kein preisgünstiger und auch kein gemeinnütziger Wohnraum vorgesehen ist. Wir haben vor wenigen Monaten die Überbauung im ehemaligen Radiostudio auf dem Bruderholz mit 48 Wohnungen abgesegnet, ohne Anteil an preisgünstigem oder gemeinnützigem Wohnraum. Es liegt eine Planauflage vor, dass das Hochhäuschen an der Heuwaage zu einem pyramidenförmigen Hochhaus ausgebaut wird mit 70 neuen Wohnungen. Das ist grundsätzlich gut, aber es sind alles neue Planauflagen, die den Richtplan nicht einhalten.

Für unsere Fraktion ist es wichtig, dass bei derartigen Arealentwicklungen dieser Anteil eines Drittels preisgünstiger Wohnungen umgesetzt wird. Die Umsetzung des behördenverbindlichen Richtplans auf die Nutzungsplanung müsste im einzelnen realisiert werden. Die Frage ist, bei welchem Areal wir das wollen. Aus der Geschichte des Areals stellt sich auch die Frage der Eigentumsverhältnisse, die relevant sind. Deshalb sind wir einverstanden, es handelt sich um eine Roche nahestehende Stiftung, es macht Sinn, dass möglichst nahe bei den Arbeitsplätzen neue Wohnungen entstehen. Das ist auch im Hinblick auf den ökologischen Fussabdruck sehr interessant. Wir wollen das nicht unbedingt fordern, aber beim nächsten analogen Bebauungsplan müssten wir auf diesem Drittel beharren.

Die zweite Zonenplanrevision ist vor zwei Jahren aufgelegen. Wir sind an der Beratung in der BRK. Wir sind leider noch nicht weitergekommen. Basel floriert, es gibt einen gewissen Baudruck, es gibt auch sehr viele gute Projekte und sehr viele genossenschaftliche Projekte. Sie wurden alle vertröstet mit dem Argument, dass das überprüft werde, dass es angesichts der zweiten Zonenplanrevision etwas blockiert sei. Ich stelle allerdings fest, dass gewisse Projekte vorgezogen werden. Ich finde das nicht grundsätzlich schlecht, aber ich stelle fest, dass nicht alle gleich behandelt werden.

Dennoch, die SP unterstützt das Projekt.

Heinrich Ueberwasser (SVP): Es ist ein kluges Projekt, und die SVP bittet Sie um Zustimmung. Es ist aber auch ein Projekt, das uns mahnt. Es mahnt uns daran, dieses Projekt nicht zu verstehen als Startschuss für die Überbauung dieses Gebiets, wo es von diskriminierungsfreien Familiengärten wimmelt, wo es die Grünflächen gibt, die unser Kanton eben auch braucht. Und es zeigt uns, dass es wichtig ist, dort Wohnlösungen zu finden, wo bereits bebaut ist. Es zeigt uns aber auch, dass das schwierig ist. Die Versuchung, auf dem grünen Gelände zu bauen ist gross, weil es dort einfacher ist.

Wir haben hier Stichworte zu berücksichtigen wie “Störfall”, “Lärmschutz”, “Altlasten”. Das hat man hier sehr gut gelöst, aber wir müssen aufpassen, dass wir im Zuge der erfreulichen Bahnprojekte nicht in eine Lärmschutzwandstadt

hineinlaufen, dass wir auf den Zulaufstrecken Lärmschutzwände bekommen und eine Situation schaffen wie in Weil. Diese Lärmschutzwände gibt es bereits, aber es zeigt eben, dass überall dort, wo wir andere Projekte verwirklichen wollen, das unter Umständen zum Thema werden kann. Das Problem des Störfalls ist sowieso nicht gelöst.

Also sagen Sie Ja zu diesem Projekt und behalten Sie die Probleme im Auge. Raumplanung ist anspruchsvoll. Führen wir die Projekte dort durch, wo sie richtig sind. Hier ist es am richtigen Ort, bei den anderen Themen bleiben wir am Ball.

Jürg Meyer (SP): Ich möchte eine wichtige Frage stellen, nämlich: Was wird getan, um zu verhindern, dass der Abbruch des Wohnhauses Eisenbahnweg 24 zu Härten für die betroffenen Mietparteien führt? Gibt es ausreichende Evaluationen von möglichen Alternativen ohne Abbruch dieses Hauses?

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Zur Frage von Jürg Meyer: Meines Wissens stehen die Wohnungen jetzt schon zum Teil leer, und es wird noch eine Weile gehen, bis mit dem Bau angefangen wird.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, auf das Geschäft **einzutreten**.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Festsetzung eines Bebauungsplans

1.

2.

2.1 Baubereiche A und B

Lit. a - i

2.2 Baubereich C

Lit j.

3.

II. Änderungen von Baulinien

III. Abweisung von Einsprachen

IV. Publikation

Rechtsmittelbelehrung

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag der Kommission, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

86 Ja, 4 Nein, 4 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1043, 18.09.19 21:10:54]*

Der Grosse Rat beschliesst

unter Verzicht auf eine zweite Lesung:

I. Festsetzung eines Bebauungsplans

1. Der Bebauungsplan Nr. 14‘127 des Planungsamtes vom 5. März 2018 wird verbindlich erklärt.

2. Der Bebauungsplan beinhaltet folgende Vorschriften:

2.1. Baubereiche A und B

a. In Baubereich A ist ein Gebäude mit 12 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 39 m.

b. In Baubereich B ist ein Gebäude mit 5 Vollgeschossen ohne Dachgeschoss zulässig. Die maximale Wandhöhe beträgt 18 m. Fenster gegen Baubereich C werden mit einem Lichteinfallswinkel von 60° angerechnet.

c. Zulässig sind Wohn- und Dienstleistungsnutzungen bei einer maximalen Bruttogeschossfläche von 16‘800 m2. Es ist ein Mindestwohnanteil von 80% einzuhalten.

d. Die Baubereichsgrenzen dürfen nicht durch vorragende Bauteile überschritten werden. Ausgenommen sind ein Vordach gegen die Grenzacherstrasse, das maximal 12 m über die Grenze hinaus ragen darf, sowie Massnahmen zum Lärmschutz. Innerhalb der Baubereiche muss nicht an die Baulinie angebaut werden.

e. Die Zu- und Wegfahrten der Einstellhalle sowie der Vorfahrt haben über die im Plan dargestellten Punkte zu erfolgen.

f. Zusätzlich zum kantonalen Energiegesetz gelten die Zielwerte des SIA-Effizienz-pfads Energie.

g. Durch geeignete Massnahmen ist ein angemessener Schutz vor Störfalleinwirkungen durch die Eisenbahnanlage sicherzustellen. Die Massnahmen zum Schutz sind im Baubewilligungsverfahren zu dokumentieren.

h. Der Aussenraum ist mit Blick auf die bestehenden Qualitäten nach einem Natur- und Freiraumkonzept hochwertig zu gestalten.

i. Unterirdische Gebäudeteile, auch ungeheizte, sind bis zur Hochwasserkote von 248 m ü. M. mit einer minimalen Dämmung von 0.35 W/m2xK zu versehen. Gebäudeteile unterhalb der Vorfahrt gelten als unterirdisch.

2.2. Baubereich C

j. Gegen Baubereich B dürfen keine anrechenbaren Fenster angeordnet werden.

3. Das zuständige Departement kann Abweichungen vom Bebauungsplan zulassen, sofern dadurch die Gesamtkonzeption nicht beeinträchtigt wird.

II. Änderung von Baulinien

Der Baulinienplan Nr. 14‘128 des Planungsamts vom 5. März 2018 für die Änderung der Baulinien im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg wird genehmigt.

III. Abweisung von Einsprachen

Die im Ratschlag Nr. 18.1403.01 in Kapitel 6 aufgeführten Einsprachen werden abgewiesen, soweit darauf eingetreten werden kann.

IV. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum und tritt am fünften Tag nach der Publikation des unbenutzten Ablaufs der Referendumsfrist oder im Falle einer Volksabstimmung am fünften Tag nach Publikation der Annahme durch die Stimmberechtigten in Kraft.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diesen Beschluss kann Rekurs beim Verwaltungsgericht erhoben werden. Neue Einwände sind ausgeschlossen, wenn sie bereits im Einspracheverfahren hätten vorgebracht werden können.

Den Einsprecherinnen und Einsprechern ist dieser Beschluss zusammen mit dem zugrunde liegenden Ratschlag und dem dazu ergangenen Bericht der Bau- und Raumplanungskommission als Einspracheentscheid persönlich zuzustellen. Die Zustellung erfolgt nach unbenütztem Ablauf der Referendumsfrist oder, im Falle eines Referendums, nach der Annahme dieses Beschlusses in der Volksabstimmung. Wird der Beschluss in der Volksabstimmung abgelehnt, so ist den Einsprecherinnen und Einsprechern eine persönliche Mitteilung zuzustellen, dass ihre Einsprache obsolet geworden ist.

Der Rekurs ist innerhalb von zehn Tagen nach der Zustellung dieses Beschlusses beim Verwaltungsgericht anzumelden. Innerhalb von 30 Tagen, vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die Rekursbegründung einzureichen, welche die Anträge der Rekurrentin oder des Rekurrenten und deren Begründung mit Angabe der Beweismittel zu enthalten hat.

Bei völliger oder teilweiser Abweisung des Rekurses können die amtlichen Kosten, bestehend aus einer Spruchgebühr sowie den Auslagen für Gutachten, Augenscheine, Beweiserhebung und andere besondere Vorkehren, der Rekurrentin oder dem Rekurrenten ganz oder teilweise auferlegt werden.

15. Ratschlag Sportanlagen Schorenmatte – Instandsetzung der Anlage und Ersatzneubau Garderoben. Antrag auf Erhöhung der Ausgabenbewilligung

[18.09.19 21:11:09, BRK, BVD, 19.0482.01, RAT]

Der Regierungsrat und die Bau- und Raumplanungskommission (BRK) beantragen, auf das Geschäft 19.0482 einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Jeremy Stephenson, Präsident BRK: Wer von Ihnen früher schon Fussball gespielt hat weiss, dass es zwei Plätze in Basel gegeben hat, auf denen man nie spielen wollte, nämlich der Landauer und die Schorenmatte. Der Landauer ist in der Zwischenzeit einigermassen renoviert, nun ist die Schorenmatte an der Reihe.

Mit Grossratsbeschluss vom 29. Juni 2016 bewilligte der Grosse Rat Ausgaben in der Höhe von Fr. 5’400’000 für die

Sanierung der Sportanlage Schorenmatte. Dieser Ratschlag beruhte allerdings lediglich auf einer Machbarkeitsstudie. Als das detaillierte Projekt in Angriff genommen wurde, kamen zusätzliche kostenrelevante Fakten zum Vorschein. Zusammen mit dem Sportamt und Immobilien Basel-Stadt wurden allfällige Kosteneinsparungen in Bezug auf dieses Projekt intensiv geprüft. Dennoch erwies es sich als notwendig, dem Grossen Rat die vorliegende Ausgabenbewilligung in Höhe von insgesamt Fr. 1'640'000 vorzulegen.

Für diese Ausgabenerhöhung und die zeitliche Verzögerung hat sich der Leiter des Hochbauamts bei der BRK förmlich entschuldigt. Er selber sei über die Situation unglücklich, doch handle es sich beim vorliegenden Projekt gewissermassen um einen Prototypen, denn die Basler Verwaltung baut erstmalig eine solche Anlage in einer Grünzone und über einem Trinkwasserspeicher der Langen Erlen.

Die Sportanlage liegt in der Grundwasserschutzzone. Das ganze Projekt teilt sich in zwei Teilprojekte auf. Das Teilprojekt Ost mit einem Spielfeld und der Zufahrtsstrasse zum Pumpwerk ist schon weit fortgeschritten. Ein gewichtiger Kostenfaktor bei diesem Teilprojekt bildet die Zufahrtstrasse, die ehemals quer durch die Anlage zum Werk der IWB führte und als Zubringerstrasse für LKWs diente. Diese Strasse wurde aufgehoben, stattdessen wurde ein anderer Weg verbreitert und ertüchtigt, damit dieser von LKWs befahren werden kann. Hierzu brauchte es eine Verstärkung des Gewölbekanals unter der neu ausgebauten Strasse. Dies ergab eine Kostenerhöhung von rund Fr. 250'000.

Beim Teilprojekt West fallen die neu berechneten Kosten allerdings viel höher aus. Die höheren Kosten fallen insbesondere beim Neubau des Garderobengebäudes an. Zu nennen sind hier die Trennung und Verdoppelung von Duschräumen und hierdurch verursachte Mehrflächen und Mehraufwände im Bereiche der Sanitärinstallationen. So wurde erst später klar, dass jede Garderobe über einen eigenen getrennten Duschraum verfügen muss, insgesamt sollen acht Garderoben zur Verfügung stehen. Dies tönt auf den ersten Blick nach Luxus, ist es aber nicht. Bei zwei Spielfeldern können gleichzeitig vier Mannschaften spielen, wenn nun im Anschluss an diese Spiele noch ein weiteres Spiel ausgetragen wird, was in den unteren Liegen sehr oft vorkommt, braucht es noch einmal mindestens zwei Garderoben. Dann schreibt der Fussballverband separate Garderoben für die Schiedsrichter vor, und schon sind wir bei acht Garderoben.

Eine weitere Kostenerhöhung wurde durch das Terrain und die Lage verursacht, die Lösung liegt in einer erhöhten Bauweise des Garderobengebäudes, was in erster Linie dem Gewässerschutz dient. Zum Schluss verursachte der aufwändige Schutz einer bestehenden Transportwasserleitung der IWB Mehrkosten.

Zusammenfassend hält Thomas Blankart fest, dass heute erkannt werden muss, wie komplex ein Garderobengebäude effektiv ist, wenn es grösstenteils über einer Grundwasserfassung zu stehen kommt. Es wäre wohl vorsichtiger gewesen, getrennte Kredite für Projektierung und Realisierung zu beantragen, dies wurde im vorliegenden Fall leider, möglicherweise auch aus Zeitgründen, unterlassen.

Die BRK hat dieses Projekt sehr intensiv diskutiert. Es war ziemlich klar, dass die Schorenmatte in der vorgezeigten Art renoviert und umgebaut werden muss. Die BRK störte sich mehr am eigentlichen Vorgehen, dass das BVD im Jahre 2016 eine Vorlage präsentierte, die noch weit weg von der Baureife war. Die BRK war durch dieses Vorgehen etwas irritiert und ich erhielt den Auftrag, dies hier zu Protokoll zu geben.

Trotz dieses Vorwurfs an das BVD beschloss die BRK einstimmig, die Erhöhung der Ausgabenbewilligung zu genehmigen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Ich danke der Kommission, dass sie diesen etwas schwierigen Fall mit dem heutigen Antrag eben beheben kann. Es ist, wie der Kommissionspräsident ausgeführt hat, tatsächlich nicht einfach, in dieser Gewässerschutzzone nahe bei der Wasserfassung zu bauen. Die Alternative wäre aber wesentlich unerfreulicher, nämlich die dortigen Sportanlagen längerfristig zu entfernen.

Was wir hier machen, ist relativ ungewöhnlich und relativ teuer, ist aber der Enge des Raums geschuldet, dass wir hier im urbanen Gebiet in der Gewässerschutzzone sind und eine Sportanlage auch weiterhin langfristig betreiben möchten. Auch ich entschuldige mich bei Ihnen, wie es der Leiter des Hochbaus gegenüber der BRK bereits gemacht hat.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, auf das Geschäft **einzutreten**.

Detailberatung

Titel und Ingress

Ziffer 1

Alinea 1 - 2

Publikations- und Referendumsklausel

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

94 Ja, 0 Nein. *[Abstimmung # 1044, 18.09.19 21:18:43]*

Der Grosse Rat beschliesst
unter Verzicht auf eine zweite Lesung:

Für die Instandsetzung der Sportanlage Schorenmatte und den Ersatzneubau des
Garderobengebäudes sowie für ein Garderobenprovisorium wird die Ausgabenbewilligung von Fr. 5‘400‘000 um Fr. 1‘610‘000 auf Fr. 7‘010‘000 erhöht. Diese Erhöhung teilt sich wie folgt auf:
- Fr. 1‘544‘000 für eine Erhöhung der Nominalausgaben von Fr. 5‘400‘000 auf Fr. 6‘944‘000 zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 4 „Hochbauten im Verwaltungsvermögen“
- Fr. 66‘000 für ein Garderobenprovisorium bis 2020 zu Lasten der Erfolgsrechnung des Erziehungsdepartements, Dienststelle Sport/Sportamt

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum..

16. Bericht der Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission zum Ratschlag zur Liberalisierung des Gastgewerbegesetzes sowie zum Anzug Thomas Gander und Konsorten betreffend Abschaffung des Wirtepatents

[18.09.19 21:18:55, JSSK, BVD, 18.1712.02, BER]

Die Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission (JSSK) beantragt mit ihrem Bericht 18.1712.02, auf das Geschäft einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Tanja Soland, Präsidentin JSSK: Das Ziel dieser Liberalisierung des Gastgewerbegesetzes ist, dass das Basler Gastgewerbe mehr unternehmerische Freiheit erhält und die Gastroszene belebt wird. Die Kommission hat den Ratschlag ausführlich diskutiert und hat insbesondere den Wirteverband angehört, den Verein Kultur und Gastronomie, das Lebensmittelinspektorat, das Bau- und Gastgewerbeinspektorat und das WSU.

Warum haben wir eine so breite Anhörung gemacht? Es gab ja schon eine Vernehmlassung dazu, einen ausführlichen Ratschlag. Aber die Kommission hat sich überlegt, ob es möglich ist, einen Kompromiss zu finden. Es gibt ja den Anzug von Thomas Gander, der den Fähigkeitsausweis, das Wirtepatent abschaffen wollte. Diesen Anzug hat der Grosse Rat zwei Mal überwiesen. Die Regierung hat das umgesetzt, aber in der Vernehmlassung konnte man doch immer wieder sehen, dass einzelne das kritisch beäugt haben und das nicht so gut fanden. Also hat sich die Kommission noch einmal darüber gebeugt und sich überlegt, welcher Kompromiss gefunden werden könnte.

Die Kommission hat es geschafft, dieses Wirtepatent light zu finden. Das ist ein Schritt in die Liberalisierung. Wichtig war uns, dass es nicht mehr ein Fähigkeitsausweis ist, den man machen muss, damit man ihn hat. Es war uns wichtig, dass die entsprechende Person in Gebieten geprüft wird, die wirklich für das Gastgewerbe wichtig sind. Wir haben uns auf die Bereiche Konsumentenschutz und Arbeitnehmerschutz geeinigt. Es war uns auch wichtig, dass es Leute, die schon in der Szene aktiv waren, diesen Ausweis nicht noch einmal machen müssen, sondern die Erfahrung anerkannt wird, dass also die tatsächlichen Qualifikationen wichtig sind. Wenn man zum Beispiel in der Küche, im Service, in der Hotellerie gearbeitet hat, soll dies bereits anerkannt werden.

Weiter war es der Kommission wichtig, dass die Prüfungen vom Regierungsrat abgenommen werden, dass die Institutionen, die die Kurse anbieten, nicht gleichzeitig die Prüfungen abnehmen. Zudem muss man die Kurse auch nicht besuchen.

Alle diese Punkte haben wir mit den Verbänden diskutiert, und der Verein Kultur und Gastronomie, der eher eine gänzliche Liberalisierung wollte, konnte sich mit diesem Schritt in Richtung Liberalisierung einverstanden erklären. Der Wirteverband Basel-Stadt hat den Vorschlag der Kommission sehr begrüsst und hat bereits in den Medien angekündigt, dass er damit einverstanden wäre.

Der Vorschlag wurde in der Kommission einstimmig angenommen und wird Ihnen heute so unterbreitet.

Ich möchte nur noch drei andere Punkte ansprechen, die bereits die Regierung vorgeschlagen hat und die die Kommission auch sinnvoll fand. Der wichtigste Punkt ist, dass nicht mehr die Anwesenheits- und Wohnsitzpflicht der Inhaber einer Bewilligung gilt, dass man nicht mehr die ganze Zeit im Restaurant anwesend sein muss. Das ist heute nicht mehr Usanz, da viele mehrere Gastrobetriebe führen. Die Kommission hat diesen Punkt diskutiert, wobei es mehr darum ging, dass man auch eine Ansprechperson hat, wenn es zu Problemen kommt mit den Nachbarn. Das war ein Wunsch, den man gegenüber dem Wirteverband geäussert hat. Das ist ein Problem, das damit nicht gelöst werden kann, daher war die Kommission schlussendlich einverstanden damit, diese Anwesenheits- und Wohnsitzpflicht abzuschaffen.

Der zweite Punkt betrifft den Verzicht auf Bewilligungsentzüge aufgrund der finanziellen Lage. Es gab zwar immer wieder Bewilligungsentzüge, aber eigentlich ist das eine Ungleichbehandlung gegenüber anderen Berufen, denn in anderen

Berufen gilt auch die unternehmerische Freiheit. Die Kommission war daher der Meinung, dass das auch bei einem Gastrobetrieb so laufen sollte und der Staat nicht Bewilligungen aufgrund der finanziellen Lage entziehen können soll.

Der dritte Punkt betrifft das Wirten im Bagatellbereich. Auch dies ist ein umstrittener Punkt, dass dort vereinfachte Bedingungen gelten. Die Regierung hat den Vorschlag mit der Fläche von 20 m2 und der maximal Anzahl von 10 Plätzen gemacht. Wir haben nachgefragt, wie praktikabel das sei, und sind zur Einsicht gekommen, dass das ein praktikabler Vorschlag ist, der Sinn macht und der auch von den Verbänden so mitgetragen wird.

Die Kommission ist also sonst überall dem Vorschlag der Regierung gefolgt, ausser dass sie das Wirtepatent light einführen möchte und das heute vorschlägt. Die JSSK beantragt Ihnen die Annahme des Beschlussentwurfs und die Abschreibung des Anzugs von Thomas Gander.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Das ist wirklich ein unglaublich erfreuliches Geschäft. Das bestehende Gastwirtschaftsgesetz ist aus der Zeit gefallen. Obwohl es noch nicht so alt ist, enthält es zahlreiche Bestimmungen, die kaum mehr mit der gelebten Realität in den Gastwirtschaften in Übereinstimmung zu bringen ist.

Inhaltlich muss ich nicht auf alle Punkte eingehen, das hat die Kommissionspräsidentin schon gemacht. Ich möchte mich einfach bei der Kommission sehr herzlich bedanken. Sie hat hervorragende Arbeit geleistet. Der Liberalisierungsschritt, den wir aller Wahrscheinlichkeit nach heute zusammen unternehmen werden, ist wirklich ein grosser und sehr nützlicher Schritt. Mir ist es noch nie passiert, dass ich so häufig von betroffenen Personen, in diesem Fall von Wirtinnen und Wirten angesprochen werde, die mich fragen, wann jetzt endlich das neue Gastgewerbegesetz komme. Ich kann Ihnen versichern, die Wirtinnen und Wirte freuen sich darauf. Ich habe bis jetzt ausschliesslich positive Reaktionen bekommen, auch von Seiten der Behörden, auch meine Mitarbeitenden, die für den Vollzug zuständig sind, freuen sich sehr auf das neue Gesetz. Auch der Wirteverband freut sich uneingeschränkt, und wenn ich die Kreuztabelle richtig lese, dann freuen Sie sich vermutlich auch.

Das ist wirklich ein schöner Schritt, wir bekommen ein modernes, zeitgemässes Gastwirtschaftsgesetz, und das ist für unsere Beizenlandschaften sehr positiv.

Thomas Gander (SP): Ich kann das Votum von Regierungsrat Hans-Peter Wessels bestätigen. Ich bin heute Mittag zufälligerweise von zwei Leuten auf der Strasse angesprochen worden, die gefragt haben, wann wir jetzt endlich dieses Gastgewerbegesetz verabschieden. Ich habe gesagt, dass das vermutlich heute noch der Fall sein wird.

Fakt ist, dass die Gastronomiebetriebe ein hoch reguliertes Wesen sind. Lebensmittelrechtliche, gesundheitsrechtliche, wirtschaftsrechtliche, umweltrechtliche, arbeitsrechtliche Vorgaben sorgen dafür, dass die Gastronomiebetriebe im Sinne der Konsumentinnen und Konsumenten arbeiten. Das war auch meine Intention für den Anzug. Braucht es überhaupt diese Wirteprüfung? Meine These war nein, was ich auch so vertreten habe, auch in der Kommissionsberatung, im Wissen, dass in der Vernehmlassung das Gewerbe wünschte, dass Regulierungen aufrecht erhalten werden, mit Sukkurs der Bürgerlichen, und dass wir Linke diese Liberalisierung vertragen haben. Das zeigt, dass das Klischee, dass linke Politik per se mehr Regulierung bedeutet, überhaupt nicht stimmt. Aber wir haben uns in der Beratung darauf verständigen können, dass es einen Anspruch geben soll, dass es Präventions- und Qualitätssicherungsinstrumente nach wie vor geben soll, die im Sinne der Konsumentinnen und Konsumenten und der Arbeitnehmenden nach wie vor greifen sollten. Es stand auch eine drohende Referendumsabstimmung im Raum, und wir wissen, wenn man mit dieser Abstimmung vor das Volk geht und dann die “Grüselbeizdebatte” lanciert, wird es sehr schwierig. In der Kommission war es denn auch ein Anliegen, eine Vorlage zu verabschieden, die die notwendigen Modernisierungsschritte einleitet.

Der Kompromiss besteht hinsichtlich zwei Punkten. Wir beschränken uns im Wesentlichen neu nur noch auf den Konsumenten- und Arbeitnehmerschutz. Das wird geprüft, aber nur für diejenigen, die keine gleichwertige Ausbildung haben oder nicht genügend Berufserfahrung mitbringen in diesen Bereichen. Auch sind keine vorbereitenden Kurse mehr möglich. Das hat Einfluss auf die Kostenfrage. Man kann also einfacher den Fähigkeitsausweis in Basel erreichen.

Das *pièce de résistance* ist die Abschaffung der Anwesenheitspflicht. Es ist in Zukunft möglich, dass jemand mit einem Wirtepatent mehrere Betriebe führen kann. Das ist in der wirtschaftlichen Situation der Gastronomiebetriebe heute einfach notwendig, um überhaupt überleben zu können.

Wir haben hier ein modernes Gesetz, das sicher zur Vielfalt der Gastroszene in der Stadt beitragen wird und somit sicherlich auch zu mehr Lebensqualität in unserer Stadt führen wird. Die SP stimmt diesem Kompromiss zu.

Michelle Lachenmeier (GB): Auch das Grüne Bündnis unterstützt den Kompromissvorschlag der JSSK. Ursprünglich war zwar ein Teil der Fraktion eher für die Aufhebung des Wirtepatents, da man dieses als nicht mehr zeitgemäss erachtete, der andere Teil der Fraktion war eher für die Beibehaltung. Für beide Seiten ist es wichtig, dass der Konsumenten- und Arbeitnehmerschutz aufrechterhalten bleiben und wir sehen dies mit dem vorliegenden Kompromiss als erfüllt.

Ich möchte noch kurz darauf hinweisen, dass wir es auch richtig finden, dass die Prüfungen nun vom Wirteverband losgelöst werden. Der Verband kann ja weiterhin Kurse anbieten und diese können auf freiwilliger Basis besucht werden. Wer die Prüfung absolviert ist nun aber neu frei, wie er sich die nötigen Kenntnisse aneignet. Hier hat eine Liberalisierung stattgefunden und man kann das Patent flexibel und auch günstiger erwerben, was insbesondere auch Leuten zugute kommen, die Betreuungspflichten haben oder in engeren finanziellen Verhältnissen leben. Mit der Aufhebung der Anwesenheits- und Wohnsitzpflicht kann auch die Vereinbarkeit von Familie und Beruf gefördert werden, weil der Betriebsinhaber oder die Betriebsinhaberin nicht immer vor Ort sein muss.

Wichtig ist uns der Konsumenten- und Arbeitnehmerschutz, aber auch, dass insgesamt verantwortungsvoll gewirtet wird,

dies auch in Bezug auf Abfall, Lärm und Jugendschutz. Ausserdem sollen auch zukünftig die Anliegen der Nachbarschaft ernst genommen werden. Da die Wohnsitz- und Anwesenheitspflicht neu wegfallen sollen, ist es uns ein Anliegen, dass Gastronomen, die vielleicht gar nicht da wohnen wo sie wirten, trotzdem oft persönlich vor Ort sein können und die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner ernst nehmen. Das Gesetz regelt aber die Verantwortlichkeiten sehr klar, und daher gehen wir davon aus, dass das auch in Zukunft gut funktionieren wird.

Wir bitten Sie, dem Kompromiss zuzustimmen.

Luca Urgese (FDP): Für alle, die heute Nachmittag nicht verstanden haben, was ein echter Kompromiss ist: Das ist ein echter Kompromiss, der von bürgerlich bis links breit abgestützt ist und hier eine grosse Mehrheit finden will. Wir haben ein grosses Liberalisierungspaket vor uns. Das ist sehr begrüssenswert. Wenn man das Wirten einfacher machen kann, so ist das toll. Das kleine Missverständnis von Thomas Gander ist, dass wir vom Gewerbe gegen sämtliche Regulierungen seien. Das ist selbstverständlich nicht der Fall, wir sind ja nicht für einen unregulierten Kanton, sondern wir setzen uns dafür ein, dass Regulierungen sinnvoll und massvoll sind. Das ist uns hier wirklich gelungen.

Der grosse Knackpunkt ist das Wirtepatent und darauf möchte ich mich nun konzentrieren. Ich habe damals den Anzug von Thomas Gander mitunterzeichnet, bei dem es darum ging, das Wirtepatent ersatzlos aufzuheben. Je mehr ich mich mit diesem Thema auseinandergesetzt habe, desto mehr hat es mir eingeleuchtet, warum es trotzdem ein solches Wirtepatent braucht, wenn auch in abgeschwächter Form, wie es uns nun heute vorgelegt wird.

Es ist eine besondere Form der Qualitätssicherung, die es aus unserer Sicht braucht. Es ist eine minimale Grundausbildung in einem Bereich, wo in doch eher besonderer Weise Fehler im Umgang mit Lebensmitteln sehr gravierende Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen haben können. Deshalb ist es legitim, dass man hier eine gewisse Grundausbildung voraussetzt. Wenn wir Personen haben, die nicht über diese Grundausbildung verfügen, dann schaffen wir eine gewisse Gefahr.

Wir hatten in der Kommissionsberatung Fachleute eingeladen, die bescheinigt haben, dass das Patent einen entscheidenden positiven Einfluss auf die Kontrollergebnisse hat. Dass ohne dieses Patent der Kontrollaufwand höher wäre, weil man länger kontrollieren muss, weil man mehr Erklärungsarbeit leisten muss, was bedeutet, dass es entweder mehr Kontrolleure braucht oder es weniger Kontrollen gibt. Wir haben Stimmen aus anderen Kantonen gehört, die sagen, dass sie alles daran setzen würden, den Fähigkeitsausweis beizubehalten, wenn es ihn denn in ihrem Kanton noch gäbe.

In der Gesamtsumme kann man sagen, dass man zu der deutlich entschlackten Version, wie sie heute vorliegt, mit gutem Gewissen Ja sagen kann, weil wir doch sehr viel bei den Anerkennungen erweitern. Wir haben die Liste von gleichwertigen Ausweisen und Qualifikationen substanziell erweitert, das heisst, wir haben es für diejenigen Personen, die bereits Erfahrung mitbringen, in diesem Bereich deutlich einfacher gemacht, einen Gastrobetrieb eröffnen zu können.

Alles in allem haben wir hier ein gutes Gesamtpaket vorliegen. Dafür möchte ich mich bei meinem Kollegen Thomas Gander sowie dem Wirteverband herzlich bedanken, dass es uns hier gelungen ist, ein so gutes Kompromisspaket zu schnüren. Es ist ein echter Kompromiss, der zu einem zeitgemässen und liberalen Gastgewerbegesetz führt, und deshalb bitte ich Sie, dazu Ja zu sagen.

RR Hans-Peter Wessels, Vorsteher BVD: Wir haben vor, das Gesetz so rasch wie möglich in Kraft zu setzen. Wir müssen natürlich noch die Referendumsfrist abwarten, ich halte aber ein Referendum für eher unwahrscheinlich. Wir sehen vor und haben uns behördenintern so vorbereitet, dass wir das neue Gesetz bereits auf den 1. Januar 2020 in Kraft setzen können, denn es gibt tatsächlich ein grosses Interesse an dieser Thematik.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, auf das Geschäft **einzutreten**.

Detailberatung

Titel und Ingress

I.

§2 Abs. 1 (geändert)

§5 Abs. 1 (geändert), Abs. 1bis (neu), Abs. 2 (geändert)

§11 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

§17 Abs. 1 (geändert)

§18 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (neu), Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu), Abs. 6 (neu)

Abs. 1 - 6

§19 Abs. 1 (geändert)

Gleichwertige Fähigkeitsnachweise (Überschrift geändert)

Abs. 1

Lit a – d

Abs. 2

§20 Abs. 1 (aufgehoben)
§21 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (aufgehoben)
§28 Abs. 2
§29 Abs. 2 (geändert)
II. Änderung anderer Erlasse
III. Aufhebung anderer Erlasse
IV. Schlussbestimmungen
Publikations- und Referendumsklausel

Schlussabstimmung
JA heisst Zustimmung zum Antrag der Kommission, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung
92 Ja, 1 Nein, 2 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1045, 18.09.19 21:41:23]*

Der Grosse Rat beschliesst
unter Verzicht auf eine zweite Lesung:
I.
Gesetz über das Gastgewerbe (Gastgewerbegesetz) vom 15. September 2004 (Stand 24. August 2017) wird wie folgt geändert:

§ 2 Abs. 1 (geändert)
1 Dieses Gesetz gilt für die entgeltliche:
a) (geändert) Beherbergung von Gästen;
b) (geändert) Abgabe von Speisen zum Konsum an Ort und Stelle;
c) (neu) Abgabe von Getränken zum Konsum an Ort und Stelle.

§ 5 Abs. 1 (geändert), Abs. 1bis (neu), Abs. 2 (geändert)
1 Von der Bewilligungspflicht nach § 4 ausgenommen sind Betriebe, die dem Lebensmittel-recht unterstehen und im Bagatellbereich wirten.
1bis Im Bagatellbereich wirtet, wer in seinen Räumlichkeiten oder auf seinen Flächen:
a) keinen Alkohol verkauft oder ausschenkt;
b) für den Konsum an Ort und Stelle eine Fläche von maximal 20 m² zur Verfügung hält und
c) auf dieser Fläche höchstens 10 Plätze anbietet.
2 Das Nähere, insbesondere die Details zur Berechnung der Fläche für den Konsum an Ort und Stelle, wird durch Verordnung geregelt.

§ 11 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)
1 Die Bewilligung zur Führung eines Restaurationsbetriebs berechtigt, Speisen sowie Getränke zum Konsum an Ort und Stelle abzugeben.
2 Als Restaurationsbetriebe gelten alle der Öffentlichkeit zugänglichen Räumlichkeiten oder Flächen mit der Möglichkeit, abgegebene Speisen sowie Getränke jeder Art an Ort und Stelle zu konsumieren.

§ 17 Abs. 1 (geändert)
1 Bestehen keine Verweigerungsgründe gemäss § 21 dieses Gesetzes, darf die Bewilligung zur Führung eines diesem Gesetz unterstellten Betriebs nur an Personen erteilt werden, die:
a) (neu) handlungsfähig sind;
b) (neu) einen guten Leumund haben sowie
c) (neu) für eine einwandfreie und ordentliche Betriebs- und Geschäftsführung Gewähr bieten.

§ 18 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert), Abs. 3 (neu), Abs. 4 (neu), Abs. 5 (neu), Abs. 6 (neu)
1 Der Fähigkeitsausweis wird aufgrund einer erfolgreich bestandenen Wirtefachprüfung erteilt.
2 Geprüft werden ausschliesslich die für die Führung eines Gastgewerbebetriebes relevanten Kenntnisse über den

Konsumentenschutz und den Arbeitnehmerschutz.

3 Ganz oder teilweise von der Wirtefachprüfung befreit wird, wer gleichwertige Kenntnisse gemäss Abs. 2 nachweist.

4 Die Teilnahme an vorbereitenden Kursen ist nicht zwingend.

5 Der Regierungsrat regelt das Nähere zur Befreiung von der Wirtefachprüfung in der Verordnung. Er erlässt ein Prüfungsreglement über die Prüfungsanforderungen und die Durchführung der Wirtefachprüfung. Er hört vor Erlass des Reglements und massgeblichen Änderungen die betroffenen Kreise an.

6 Der Regierungsrat kann die Organisation und Durchführung der Wirtefachprüfung Dritten übertragen, die keinen vorbereitenden Kurs für die Wirtefachprüfung im Kanton Basel-Stadt anbieten.

§ 19 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (geändert)

Gleichwertige Fähigkeitsnachweise (Überschrift geändert)

1 Der Erwerb eines Fähigkeitsausweises ist nicht erforderlich, sofern die Gesuchstellerin oder der Gesuchsteller:

a) (neu) einen mindestens gleichwertigen Fähigkeitsausweis vorlegt; oder

b) (neu) ein Abschlusszeugnis einer anerkannten gastgewerblichen Fachschule vorlegt; oder

c) (neu) in einem anderen Kanton während mindestens drei Jahren rechtmässig eine Bewilligung zur Führung eines gastgewerblichen Betriebs innehatte; oder

d) (neu) während mindestens drei Jahren in einem bewilligten Restaurations- oder Beherbergungsbetrieb eine Tätigkeit mit Fachverantwortung im Bereich Gastronomie ausübte.

2 Die Bewilligungsbehörde entscheidet über die Anerkennung der in anderen Kantonen oder im Ausland erworbenen Fähigkeitsnachweise. Sie kann ergänzende Prüfungen gemäss § 18 Abs. 2 anordnen.

§ 20 Abs. 1 (aufgehoben)

1 Aufgehoben.

§ 21 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (aufgehoben)

1 Die Bewilligung zur Führung eines Beherbergungs- und Restaurationsbetriebs wird nicht erteilt an Personen:

a) (geändert) die in den letzten fünf Jahren zu einer unbedingten Freiheits- oder Geldstrafe verurteilt worden sind, sofern die Straftat einer einwandfreien Betriebsführung gemäss § 17 entgegensteht;

b) (geändert) die in den letzten fünf Jahren wiederholt gegen die einschlägigen Vorschriften, insbesondere die lebensmittelrechtlichen oder umweltrechtlichen Vorschriften oder die Vorschriften zum Schutz vor Passivrauchen, verstossen haben oder deswegen bestraft worden sind;

c) Aufgehoben.

d) Aufgehoben.

e) (geändert) die in einem Weisungs- oder Abhängigkeitsverhältnis zu einer natürlichen oder juristischen Person stehen, auf welche lit. a oder lit. b zutrifft.

2 Aufgehoben.

§ 28 Abs. 2

2 Die Bewilligungsbehörde kann die Bewilligung entziehen, wenn:

a) (geändert) die Inhaberin oder der Inhaber der Bewilligung ihrer oder seiner Pflicht zur verantwortlichen Führung des Betriebs nicht nachkommt;

§ 29 Abs. 2 (geändert)

2 Sie haben dafür zu sorgen, dass durch ihren Betrieb und durch ihre Gäste die Nachbarschaft nicht erheblich gestört oder belästigt wird. Handlungen oder Unterlassungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern werden ihnen dabei wie ihre eigenen zugerechnet.

II. Änderung anderer Erlasse

Keine Änderung anderer Erlasse.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Diese Änderung ist zu publizieren; sie unterliegt dem Referendum und der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

Die Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission beantragt den Anzug Thomas Gander und Konsorten bezüglich Abschaffung des Wirtepatents abzuschreiben.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend den Anzug (16.5480) abzuschreiben.

17. Kantonale Volksinitiative “Kein Lohn unter 23.-”. Bericht zur rechtlichen Zulässigkeit und zum weiteren Vorgehen

[18.09.19 21:42:05, WSU, 19.0471.01, RZI]

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, die Volksinitiative “Kein Lohn unter 23.-” (19.0471) für **rechtlich zulässig** zu erklären.

Zudem beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, ihm die Berichterstattung zur Volksinitiative zu übertragen.

David Jenny (FDP): Ich halte mich sehr kurz. Die rechtliche Zulässigkeit kann leider nicht bestritten werden. Wir haben eine gewisse Skepsis, ob der Mindestlohn in dieser Höhe wirklich sinnvoll ist. Aber das werden wir in der nächsten Runde behandeln können.

Beat K. Schaller (SVP): Ich staune, wie hier debattiert wird. Auf der Kreuztabelle sehen wir, dass wir alle einverstanden ist. Beim letzten Geschäft wurden noch grosse Reden geschwungen, obwohl nicht einmal irgend jemand auf der Pressetribüne sitzt. Hier ist es gleich. Dieses Geschäft ist zu wichtig, als dass wir es ohne parlamentarische Beratung direkt zur Abstimmung bringen können. Namens der SVP bitte ich Sie, die rechtliche Zulässigkeit zu bestätigen und die Volksinitiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung zu überweisen.

Der Grosse Rat

tritt von Gesetzes wegen auf das Geschäft **ein**.

Detailberatung

Titel und Ingress

Schlussabstimmung

zur rechtlichen Zulässigkeit.

JA heisst Zustimmung zum Antrag des Regierungsrates, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

88 Ja, 0 Nein. *[Abstimmung # 1046, 18.09.19 21:45:01]*

Der Grosse Rat beschliesst

Die mit 3’973 Unterschriften zustande gekommene Volksinitiative «Kein Lohn unter 23.-» wird für rechtlich zulässig erklärt.

Dieser Beschluss kann beim Verfassungsgericht durch Beschwerde angefochten werden. Die Beschwerde ist innert zehn Tagen seit der Veröffentlichung im Kantonsblatt schriftlich beim Verfassungsgericht anzumelden. Innert 30 Tagen vom gleichen Zeitpunkt an gerechnet, ist die schriftliche Begründung einzureichen, welche die Anträge, die Angabe der Tatsachen und Beweismittel und eine kurze Rechtserörterung zu enthalten hat.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, ihm die Berichterstattung zur Volksinitiative zu übertragen.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, die Volksinitiative gemäss § 18 Abs. 3 lit. b. IRG dem Regierungsrat zur Berichterstattung innert sechs

Monaten zu überweisen.

18. Bericht der Gesundheits- und Sozialkommission zum Ratschlag betreffend Kantonale Volksinitiative "Für eine kantonale Behindertengleichstellung" und Gegenvorschlag für ein Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) sowie Bericht zu einer Motion

[18.09.19 21:45:51, GSK, WSU, 18.0839.02, BER]

Die Gesundheits- und Sozialkommission (GSK) beantragt mit ihrem Bericht 18.0839.02, auf das Geschäft einzutreten und der Beschlussvorlage zuzustimmen.

Sarah Wyss, Präsidentin GSK: Heute können wir Gleichstellungsgeschichte schreiben, heute haben wir die Möglichkeit, ein kantonales Gleichstellungsgesetz für Menschen mit Behinderung zu verabschieden und gleichzeitig auch Anpassungen in Spezialgesetzen vorzunehmen. Damit ebnen wir den Weg für die Erfüllung der Initiative "Für eine kantonale Behindertengleichstellung" aber auch für die Erfüllung der Motion Mattmüller betreffend eines kantonalen Behindertengleichstellungsrechts.

Ich möchte eine ganz kurze Rückblende machen. Die Schweiz hat 2014 die UNO-Behindertenrechtskonvention ratifiziert. Die neue Bundesverfassung verlangt bereits seit 2000 Art. 8 Abs. 2 resp. Abs. 4, dass auch von den Gesetzgebern Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligten zu schaffen seien. Das BehiG auf nationaler Ebene hat die Umsetzung nach Bundesverfassung also erfüllt, und nun wird klar, dass die Kantone für die kantonalen Bereiche zuständig sind. Mit diesem Rahmengesetz kommen wir der Erfüllung dieser Aufgabe näher.

Auf kantonaler Ebene haben wir bereits heute in § 8 eine Rechtsgleichheit und ein Diskriminierungsverbot verankert, dies also zu den übergeordneten rechtlichen Grundlagen. 2017 ist dann die Initiative für eine kantonale Behindertengleichstellung zusammengekommen. Die Initiative ist auf Verfassungsebene, welche fordert, dass es einen gleichberechtigten Zugang für Menschen mit Behinderungen zu allen Lebensbereichen gibt. Bereits 2016 hat der Grosse Rat die Motion Mattmüller überwiesen. Auf Basis dieses Volkswillens und des Parlamentswillens erarbeitete der Regierungsrat einen Gegenvorschlag. Dieser besteht aus einem Rahmengesetz und diversen Anpassungen in den Spezialgesetzen. Diese Vorlage wurde dann zuerst in Vernehmlassungsphase geschickt und kam dann leicht angepasst in die GSK.

In den Anpassungen, die der Regierungsrat bereits vorgenommen hatte, wurden viele Kritikpunkte aufgenommen, beispielsweise die Konkretisierung der Verhältnismässigkeit. Dazu komme ich später.

Die GSK hat die Vorlage an sieben Sitzungen beraten. Nebst Vertreterinnen des zuständigen Departements haben wir selbstverständlich auch die Initianten angehört, aber auch Vertretungen des Gewerbeverbands und des Arbeitgeberverbands, weil sich diese in der Vernehmlassungsphase sehr pointiert geäussert hatten und bereits einige Forderungen aufgenommen wurden seitens des Regierungsrats. Der Kommission war es ein grosses Anliegen, dass wir einen Kompromiss finden. Wir wollten einen Gegenvorschlag machen, der auch die Initianten dazu bewegen könnte, die Initiative zurückzuziehen.

Weiter haben wir uns aus wissenschaftlicher Sicht über das Thema informieren lassen. Der vom Regierungsrat gewählte Weg, also ein Rahmengesetz zu erstellen, das relativ schmal ist, und die Konkretisierung direkt in den Spezialgesetzen vorzunehmen, stiess in der Kommission auf grosses Wohlwollen. Einzelne Paragraphen sorgten dennoch für längere Diskussionen. Der nun jetzt vorliegende Vorschlag mit einigen Änderungen ist ein Kompromiss, der in der Kommission mit 13 zu 0 Stimmen verabschiedet wurde. Ich gehe hier nicht auf jedes Detail ein und möchte nur die grossen Diskussionspunkte ganz kurz erwähnen.

Es geht um § 4, also das Benachteiligungsverbot. Es kamen Stimmen hervor, dass die Gültigkeit auf die subventionierten Betriebe begrenzt werden sollte. Die Kommission einigte sich dagegen, weil die Verhältnismässigkeit bereits konkretisiert wurde und auch die Wirtschaftlichkeit stark gewichtet wurde. Zudem fanden wir es ungleich, resp. man würde weniger weit gehen mit diesem Rahmengesetz, wenn man die Privaten ausschliessen würde. Wir werden in der Detailberatung sicher noch dazu kommen, weil ein ähnlicher Antrag auch vorliegt.

Wir haben rund um diese Paragraphen diskutiert. Wir schlagen zwei Änderungen vor. Da ist einerseits die Streichung von § 10, der Kostenlosigkeit. Auch wenn die Behindertenverbände und ein Teil der Kommission hier sogar noch weiter gehen wollten, haben wir im Sinne eines Kompromisses diesen Paragraphen gestrichen. Eine zweite Änderung im Rahmengesetz war, dass das Parlament von der Regierung ein Mal pro Legislatur über die Schwerpunktsetzung informiert wird. Das ist dann neu der § 12.

Zum Antrag der Bürgerlichen: Der Antrag betreffend kostenneutraler Umsetzung der Fachstelle wurde in der Kommission nicht gestellt und konnte deshalb nicht behandelt werden. Ich bedaure das sehr, aber die Vorgespräche haben ergeben, dass dadurch der Gesamtkompromiss nicht in Frage gestellt wird. Deshalb bitte ich Sie, auch die Anträge der SVP abzulehnen, denn diese haben wir in der Kommission diskutiert, und wir haben uns dagegen entschieden, weil es im Sinne eines Kompromisses war, dass die jetzige Vorlage hier zur Debatte steht.

Zu den Spezialgesetzgebungsanpassungen werde ich in der Detailberatung Stellung nehmen, sofern es dann auch Sinn

macht. Ich möchte mich im Namen der GSK und auch persönlich bei der Regierung für diese gute Zusammenarbeit bedanken. Ein grosses Dankeschön möchte ich auch der Kommission aussprechen. Es war nicht ganz einfach, ein ganzes Rahmengesetz zusätzlich zu den Spezialgesetzanpassungen zu behandeln, aber ich bin überzeugt, dass wir mit dem heutigen Kompromiss einen historischen Schritt machen und allen Seiten gerecht werden können, sodass die Verhältnismässigkeit und die Wirtschaftlichkeit, die viele unterstrichen haben, Rechnung getragen werden kann.

In diesem Sinne bitte ich Sie, der Kommission zu folgen und die Anträge der SVP abzulehnen. Zum Antrag der anderen Bürgerlichen haben wir keine Kommissionsentscheide gefasst.

Mark Eichner (FDP): Ich kann mich den Ausführungen unserer Kommissionspräsidentin weitgehend anschliessen. Die Kommission hat angeregt aber auch respektvoll diskutiert, sowohl in der Sache wie im Ton. Ich kann Ihnen versichern, dass für mich als wirtschaftsnaher Bürgerlicher der Gesetzesentwurf wichtige Aspekte des gesellschaftlichen Zusammenhalts enthält und regelt. Das Streben nach Integration in Wirtschaft und Gesellschaft von Menschen mit körperlicher oder geistiger Beeinträchtigungen ist für mich schon nur aufgrund meines christlichen Menschenbilds eine Selbstverständlichkeit. Aber auch wenn wir etwas pathetisch in der Präambel der Bundesverfassung von 1999 nachschauen, in der es heisst, dass diese Verfassung erlassen wird in der Gewissheit, dass sich die Stärke des Volkes auch am Wohl der Schwächsten messen lassen muss, können wir den Rahmen, in dem wir uns befinden, abstecken.

Aber nun vom grossen Ganzen zum kleinen hier Geregelten. Der Ihnen heute vorliegende Gesetzesentwurf regelt Vieles, aber nicht alles. In der Kommission wurde zu Recht die Frage gestellt, warum es dann überhaupt das Gesetz brauche, wenn die Gleichstellung von Behinderten eine Selbstverständlichkeit sei. Wir schreiben ja nicht ins Gesetz, dass man im Tram aufzustehen hat, wenn jemand mit Krücken einsteigt. Es gibt durchaus Aspekte der Bewirtschaftung der Diskriminierung oder auch Absurditäten der Gleichstellung, die ich persönlich nicht nachvollziehen kann. Ich kann nach wie vor nicht begreifen, wie man eine Tramhaltestelle für alle aufheben kann, nur weil man sie nicht behindertengerecht umbauen kann. Wir haben heute gehört, wie die Umsetzung des eidgenössischen Behindertengleichstellungsgesetzes im Tram- und Busnetz immer noch viele Umsetzungsschwierigkeiten aufweist.

Aber gerade nach der intensiven Kommissionsberatung ist es für mich nachvollziehbar, dass Behindertenverbände die Umsetzung von § 8 unserer Kantonsverfassung fordern. Hier steht, dass die Frage der Gewährleistung des Zugangs für Behinderte zu Bauten und Anlagen und Inanspruchnahme von Einrichtungen und Leistungen auf Gesetzesebene umgesetzt werden soll. Dieser Gesetzestext, der Ihnen heute zur Genehmigung vorgelegt wird, ist genau die Antwort auf die gesetzliche Konkretisierung der Verfassungsbestimmung, und gleichzeitig Antwort auf eine Initiative, die noch weitergehende Rechte fordert.

Nun hat sich für uns Bürgerliche die Frage gestellt, wie man eine solche Umsetzung in einer wirtschaftsverträglichen Form machen kann oder wie die wirtschaftliche Zumutbarkeit konkretisiert wird. Der Ratschlag des Regierungsrats hat gegenüber der Vernehmlassungsvorlage einige Verbesserungen mit sich gebracht. Mir persönlich war es sowohl in der Kommission als auch in der Fraktion ein Anliegen, dass auf einen Abstimmungskampf auf dem Buckel der Behinderten verzichtet werden kann. Das hat ein gewisses Entgegenkommen gegenüber den Initianten erfordert, und auch das zeigt sich am jetzigen Gesetzesentwurf, den wir Ihnen heute zur Genehmigung vorlegen.

Materiell hätte ich mir im einen oder anderen Punkt durchaus ein anderes Gesetz vorstellen können, ob im Verhältnis zwischen den Anspruchsberechtigten und den Anspruchsgegnern. Dass sich hier der Staat gegenüber den Behinderten weitergehend binden und verpflichten will, geht für mich durchaus in Ordnung, hier können wir Vorreiter sein und Gleichstellungsgeschichte schreiben. Gegenüber der Bindung von Privaten bin ich allerdings zurückhaltender, zumindest dann, wenn die Privaten keine Finanzhilfe oder Subventionen bekommen. Nur, die Unterscheidung, die uns politisch vielleicht einleuchtet, sieht die Kantonsverfassung nicht vor. Sie spricht ganz breit von der Inanspruchnahme von Leistungen und Einrichtungen, die für die Öffentlichkeit bestimmt sind, und nicht von solchen, die von der öffentlichen Hand angeboten werden. Darum rät Ihnen die FDP-Fraktion in ihrer Mehrheit, materielle Abänderungen vom Gesetzestext zu verwerfen.

Auf einen Punkt kann ich jetzt schon eingehen. Für viel Diskussion hat die Wiedereinführung der Fachstelle in § 13 gesorgt. Der Grosse Rat hat sich mehrfach direkt oder indirekt gegen neue Kosten in diesem Bereich ausgesprochen, und gleichzeitig haben wir stark gespürt, dass für die Initianten diese Fachstelle ein wichtiger Punkt ist. Deshalb beantragt Ihnen die FDP mit den anderen bürgerlichen Parteien, dass die Einführung dieser Fachstelle verwaltungsintern kostenneutral erfolgen soll. Gleichzeitig vertraut die FDP darauf, dass der Regierungsrat im Rahmen seiner Organisationskompetenz die Fachstelle ebenfalls in Prüfung und Berichterstattung zum Anzug von Falkenstein und Konsorten vom letzten Dezember berücksichtigt, dass auch diese neue Fachstelle im Rahmen einer generellen Aufgabenprüfung in eine interdisziplinäre Fachstelle für alle Fragen der Vielfalt integriert werden kann.

Die übrigen Änderungsanträge der SVP lehnen wir ab, weil wir materiell am Gesetz nichts ändern wollen, auch im Vertrauen darauf, dass die Behindertenverbände vor der Grossratssitzung kommuniziert haben, dass die Initiative zurückgezogen wird und der Kompromissvorschlag rechtskräftig wird. Ich bitte Sie im Namen der FDP-Fraktion, das Behindertenrechtegesetz wie es vorliegt zu genehmigen und dem Änderungsantrag zur kostenneutralen Einführung der Fachstelle zuzustimmen.

Oliver Bolliger (GB): Auch ich möchte beliebt machen, dass wir heute Abend den vorliegenden Gegenvorschlag zur kantonalen Initiative für eine kantonale Behindertengleichstellung, wie er uns vorliegt, annehmen. Dafür sprechen einige sehr gute Gründe. Mit dem vorliegenden Behindertenrechtegesetz verfügt der Kanton Basel-Stadt als erster Kanton der Schweiz über ein Rahmengesetz zur Behindertengleichstellung. Dieses gründet auf § 8 der Bundesverfassung, welche ein

Gleichheitsgebot und ein Diskriminierungsverbot beinhaltet sowie auf der von der Schweiz unterzeichneten Behindertenrechtskonvention.

Ein kantonales Behindertenrechtegesetz ist für das Grüne Bündnis von grosser Bedeutung und es müsste für uns alle eine Selbstverständlichkeit sein, dass wir als Kanton alles unternehmen, um Diskriminierungen gegenüber Personen mit körperlichen, psychischen oder geistigen Behinderungen zu verhindern. Da wir im Alltag noch weit davon entfernt sind, braucht es dieses Gesetz einerseits, um präventiv Wirkung zu erzielen, und andererseits bei bestehenden Diskriminierungen korrigierend einzuwirken.

Ich möchte der Regierung danken, dass sie nach der Vernehmlassung mit einem ausgewogenen und auf einen Kompromiss hinzielenden Vorschlag in die Kommission gekommen ist. Das vorliegende Rahmengesetz sowie die Anpassungen in den Spezialgesetzen widerspiegelt die unterschiedlichen Bedürfnisse der Betroffenen, der Verbände aber auch des Gewerbes und der Wirtschaft. Es ist also definitiv nicht so, dass hier ein Gesetz mit Maximalforderungen vorliegt, welches die Wirtschaft mit hohen Kosten belastet und sich daraus unrealistische Rechtsansprüche ableiten lassen, wie das zum Teil vom Gewerbeverband behauptet wurde. Im Gegenteil, die Verhältnismässigkeit und die wirtschaftliche Zumutbarkeit schweben sozusagen über diesem Kompromissvorschlag und üben einen starken Einfluss auf die Gesetzgebung aus. Die Verhältnismässigkeit ist in Art. 7 sehr detailliert beschrieben. Dies hat zur Folge, dass keine Massnahmen angeordnet werden können, falls es aus wirtschaftlicher Sicht nicht zumutbar wäre.

Umso unverständlicher ist, dass nun wieder Anträge vorliegen, die das Behindertenrechtegesetz nicht auf Private anwenden soll, die Beweislast erschweren und die Fachstelle streichen möchten. Das Grüne Bündnis befürwortet den Gegenvorschlag in seiner jetzigen Form und lehnt alle Anträge auf Verwässerung des ausgehandelten Gesetzes, welches von der Kommission einstimmig verabschiedet worden ist, ab. Vielen Dank, dass Sie der Kommission folgen und für Ihre Zustimmung zum Gegenvorschlag.

Eduard Rutschmann (SVP): Ganz klar ist es mehr als wichtig, dass das Behindertengesetz angepasst wird. Es war ein hartes Ringen in der GSK, fast während der ganzen Beratung. Im Gegensatz zu anderen Kommissionen konnten wir einen Kompromiss finden, dem wir fast zustimmen können. Trotz Kompromiss habe die SVP und die bürgerlichen Parteien noch einige Änderungsanträge, aber es wird auf jeden Fall eine gute Sache.

Pascal Pfister (SP): Ich darf noch einmal betonen, dass es sich bei dem Behindertenrechtegesetz um eine Vorlage handelt, bei der unser Kanton erneut eine Pionierrolle einnehmen kann. Es geht um Menschen mit einer Behinderung und ihre Teilhabe an der Gesellschaft. Es gibt Menschen, die von Geburt an behindert sind, andere trifft dieses Schicksal später, es kann also tatsächlich uns alle treffen. Es ist wichtig, dass man die Perspektive der betroffenen Menschen einnimmt. Wir haben das gemacht an unserem Fraktionsausflug, und waren mit dem Rollstuhl und dem Blindenstock unterwegs. Dann sieht die Welt plötzlich anders aus und man stellt fest, mit welchen alltäglichen Hürden diese Menschen mit Behinderung zu kämpfen haben.

Wir wissen, die Schweiz hat diese Konvention unterschrieben. Der Handlungsbedarf war gegeben. Die gesetzliche Grundlage hat nun das WSU vorgelegt, und es ist ein griffiges Gesetz geworden, das aber durchaus Rücksicht nimmt auf die Bedürfnisse des Gewerbes und anderer betroffener Kreise. Bereits die Vorlage des WSU hat diese Anliegen sehr stark aufgenommen. Die GSK hat es dann geschafft, einen Kompromiss auszuarbeiten, dem am Ende alle Kommissionsmitglieder zugestimmt haben. Das hat sich nicht ganz bis ins Plenum gerettet, aber ich bin doch auch dankbar zu hören, dass es grosse Teile gibt, die das auch im Plenum mittragen. Wir haben alle in der Verhandlung in der Kommission auf Anträge verzichtet.

Jetzt gibt es wieder Änderungsanträge. Die SP wird sich beim Antrag von CVP, LDP, GLP und FDP enthalten. Wir sind grundsätzlich dagegen, aber daran soll es nicht scheitern. Die Anträge der SVP lehnen wir hingegen entschieden ab. Insbesondere der Antrag zu den Rechtsansprüchen würde das Gesetz natürlich ad absurdum führen, und ich kann es bereits ankündigen, sollten die SVP-Anträge entgegen der Kreuztabelle angenommen werden, hätten wir ebenfalls noch ein paar Anträge in petto.

Ich möchte mich hier vor allem zu § 8 äussern. Es geht um die Rechtsansprüche. Wir haben das in der Kommission sehr ausführlich diskutiert. Wir finden, dass sich der Rechtsanspruch auf die Gesamtheit der Anbieter beziehen muss, wenn wir die Teilhabe wirklich ernst nehmen. Wir haben in der Kommission versucht, die Angst davor zu nehmen, denn schliesslich zeigen die Erfahrungen, dass die Angst vor einer Klagewelle unbegründet ist. Im Bauwesen etwa besteht die Gesetzesgrundlage im Kanton seit einigen Jahren und eine Klagewelle ist ausgeblieben. Die Wirkung eines solchen Rechtsanspruchs ist eben präventiv. Wenn man von Anfang an bei neuen Projekten diese Rechte einbezieht und mitdenkt, dann kann man damit sehr viel erreichen.

Mit diesem Gesetz stärken wir die Teilhabe dieser Menschen. Das wäre wirklich ein sehr positiver Schritt für unseren Kanton. Ich bedanke mich bei der Behindertenselbsthilfe für den Input, beim WSU für die sorgfältige Erarbeitung des Gesetzes, der gesamten GSK für die konstruktive Beratung und meinen bürgerlichen Kommissionskollegen für die Unterstützung und Zusammenarbeit und dass sie diesen Schritt gemacht haben. Ihnen allen danke ich für die Zustimmung zu diesem Gesetz.

Felix W. Eymann (LDP): Die Geschichte wird dereinst unser Handeln so beurteilen und Massstäbe ansetzen, wie wir mit den schwächeren Gliedern unserer Gesellschaft umgegangen sind. Ich habe bald 28 Jahre in diesem Haus verbracht, es ist langsam *time to say goodbye*. Ich habe noch nie so eine fruchtbare und gute Diskussion wie zu diesem Thema in der GSK erlebt. Ich möchte auch unserer Präsidentin für die umsichtige Führung an dieser Stelle ein Kränzlein winden.

Wir von der liberalen Fraktion stehen hinter diesem sorgfältig diskutierten Kompromiss. Wir können uns vorstellen und uns hinter den Antrag der FDP stellen, dass die sehr wichtige Anlaufstelle für die Behinderten kostenneutral zur Entlastung unseres Budgets gestaltet wird. Da ist für mich als Person aber nicht unbedingt Herzblut drin. Wichtig ist, dass wir mit unseren behinderten Mitmenschen fair umgehen und das wird mit diesem Kompromiss getan.

Noch etwas in eigener Sache: Ich stosse mich immer wieder am Begriff invalid, Invalidenversicherung. Diesen Begriff sollten wir auch einmal unserer modernen Empfindung bezüglich Behinderung anpassen. Ich bitte Sie also, diesem Vorschlag der GSK zuzustimmen und wir stellen uns hinter den Antrag der FDP, dass diese sehr wichtige Anlaufstelle möglichst kostenneutral umgesetzt wird.

Georg Mattmüller (SP): Ich möchte nur zwei drei Punkte noch einmal aus Sicht der Behindertenorganisationen aufgreifen.

Grundsätzlich standen die Anregungen und Wünsche ursprünglich noch viel stärker im Raum zu Beginn der Diskussionen. Daher ist der Ratschlag für unsere Organisationen eigentlich schon ein Kompromiss. In diesem Sinne ist die Lösung, die die GSK vorschlägt, ein Kompromiss des Kompromisses.

Sowohl die Motion wie auch die Initiative haben immer die wirtschaftliche Zumutbarkeit mit eingerechnet, weil klar ist, dass die Bäume nicht in den Himmel wachsen sollen und Ansprüche in diesem Sinne auch immer gesellschaftsverträglich umgesetzt werden sollten. Aus diesem Grund ist es auch so, dass im ganzen Bereich des Gleichstellungsrechts, insbesondere im Behindertengleichstellungsrecht in den letzten 15 Jahren seit Inkrafttreten 2004 auf nationaler Ebene so gut wie keine Klagen erfolgt sind. Das heisst, die viel beschworene Klagenwelle, die auf uns zukommen würde, wird es nicht geben, auch nicht bei Annahme des Behindertengleichstellungsrechts, wie wir es jetzt im Kanton beschliessen.

Ein weiterer Punkt, den ich wichtig finde, ist, dass diese Rechte in der Umsetzung konkretisiert werden müssen, das heisst vieles werden wir auch noch einmal in diesem Haus besprechen. Wir werden regelmässig auch immer wieder über Belange diskutieren, die nicht nur ganz konkret z.B. Rollstuhlfahrenden oder Sehbehinderten zugute kommt. Man darf nicht vergessen, dass der Quernutzen dieser Unterstützung in der ganzen Gesellschaft auf viel grösseren Bedarf stösst. Es gibt verschiedene Untersuchungen, die zeigen, dass bis zu 70% Rampen von der Bevölkerung besser akzeptiert werden als Treppen, das heisst es geht bis zur Bequemlichkeit, der wir uns alle anschliessen können.

Ich bin sehr dankbar, wenn man die Anträge der SVP ablehnt, die die Diskussion in der GSK ausser acht lassen. Bezüglich des Finanzantrags der FDP haben wir als Selbsthilfeorganisation in dem Sinne keine Position, solange inhaltlich an diesem Kompromiss nicht mehr herumgeschraubt wird. Es ist durchaus denkbar, dass die Initiative zurückgezogen wird.

Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie dem Gesetz zustimmen, Menschen mit Behinderung werden es Ihnen ebenfalls danken.

RR Christoph Brutschin, Vorsteher WSU: Ich bedanke mich für die Ernsthaftigkeit der Debatte. Das Thema ist, wie wir, die wir das Privileg haben, nicht oder höchstens leicht behindert zu sein, mit unserem Mitmenschen umgehen, die dieses Privileg nicht haben. Das ist ein ganz zentrales Thema, dem wir uns widmen müssen. Mark Eichner hat ausgeführt, warum es zu diesem Gesetzesvorschlag kam. Die verfassungsmässige Grundlage und eine weitere Initiative sowie die Motion haben dazu geführt.

Ich war wirklich beeindruckt von der Ernsthaftigkeit, mit der das Thema in der GSK behandelt wurde. Es ist auch nicht das erste Mal, dass Grossratskommissionen ein Thema mit dieser Ernsthaftigkeit angehen. Ich werde nicht vergessen, als es darum ging, ein Behindertenheim für Schwerstbehinderte zu planen und die entsprechenden Finanzmittel zu beantragen. Die Leute haben mir ein Projekt vorgelegt, das den Behinderten weit entgegenkommt, das aber teuer war, auch im Quervergleich. Ich habe meinen Leuten gesagt, sie sollten dafür sorgen, dass das Projekt redimensioniert wird, dass wir nicht so stark über dem Durchschnitt liegen könnten. Wir sind dann mit zwei Varianten in die BRK gegangen. Ich war tief beeindruckt, wie die BRK ohne lange Diskussionen der grosszügigeren Variante zugestimmt hat. Das ist ein Zeichen der Verbundenheit mit denjenigen Menschen, die nicht so viel Glück hatten wie wir. Übrigens wird dieses Schwerstbehindertenheim an der Belforterstrasse am Samstag in einer Woche eingeweiht.

Genau gleich verlief die Diskussion hier. Wir haben mittlerweile das modernste und griffigste Energiegesetz in der Schweiz, aber es gibt noch keinen Kanton, der ein Behindertenrechtgesetz hat. Wenn Sie diesem Gesetz zustimmen, leisten Sie Pionierarbeit und ich bin sicher, dass Sie Vorbild sein werden für andere Kantone, Genf oder Basel-Landschaft, die bereits in diesen Prozess eingestiegen sind.

Ich möchte noch ein paar Danksagungen loswerden, das ist mir ein persönliches Anliegen. Danke sagen möchte ich Andrea Aeschlimann, sie arbeitet im WSU Rechtsdienst, und Nora Bertschi, der stellvertretenden Leiterin im Amt für Sozialbeiträge. Die beiden haben grossartige Arbeit geleistet. Ich danke aber auch deren Vorgesetzten, die ihnen mit Rat und Tat zur Seite standen, die sie aber vor allem haben laufen und machen lassen. Ich danke Markus Schefer von der Universität Basel, der die rechtliche Begleitung sichergestellt hat, dem Projekt Pate stand. Und ich danke meinen Kolleginnen und Kollegen in der Regierung. Wir mussten, um dieses Gesetz so ausgestalten zu können, dass es seine Wirkung entfalten kann, eine Reihe von Gesetzen anpassen, die eben in der Obhut anderer Departemente sind. Meine Kolleginnen und Kollegen haben dafür gesorgt und sich dafür eingesetzt, dass das passieren kann. Das ist etwas, das man nicht so gerne hat und das intern auch nicht so einfach zu kommunizieren ist.

Ich danke auch dem Initiativekomitee. Georg Mattmüller war natürlich mit gutem Grund zurückhaltend in seiner Aussage, aber wir haben deutliche Signale seitens des Initiativkomitees, dass sie bereit sind, die Initiative zurückzuziehen, wenn dieser Gesetzesvorschlag angenommen wird. Und hier stimme ich mit Mark Eichner überein. Wir sollten nach aller

Möglichkeit verhindern, dass um das Thema Menschen mit einer Behinderung ein Abstimmungskampf geführt wird. Das verdienen die Menschen mit einer Behinderung zuallerletzt, und ich glaube, auch wir sollten uns das ersparen.

Noch einmal ein Dankeschön an die GSK, es war eine glänzende und profunde Arbeit. Man hat die Exponenten und Fachleute eingeladen. Der Diskussion folgen zu dürfen, war wirklich eine Freude.

Wenn Sie denn nun zustimmen, darf ich mitteilen, dass das Geschäft nachher dann ans Präsidialdepartement übergehen wird. Wir vom WSU haben das Privileg, an der Gesetzeserarbeitung federführend tätig zu sein, es ist ein Querschnittsthema und gehört damit auch ins Präsidialdepartement, und ich weiss, dass das Thema dort sehr gut aufgehoben sein wird. Aber wie gesagt, wir haben das äussert gerne gemacht.

Abschliessend noch ein paar Bemerkungen zu den Anträgen, die auf dem Tisch liegen. Zur Frage der budgetneutralen Umsetzung der Anlaufstelle kann ich sagen, dass es nicht an mir ist, Stilnoten zu verteilen, aber es ist für uns in der Regierung anspruchsvoll, wenn Sie uns Aufträge erteilen - und das war mit dieser Motion der Fall - und uns dann die Mittel nicht sprechen. Ich bin mit anderen Votanten einverstanden, daran darf es nicht scheitern, ich bitte Sie aber in künftigen Fällen das nicht zur Regel werden zu lassen. Die Anträge der SVP bitte ich Sie in Übereinstimmung mit der Präsidentin der GSK abzulehnen.

Sarah Wyss, Präsidentin GSK: Ich möchte bestätigen, dass die Ernsthaftigkeit der Thematik in der GSK wahrgenommen wurde. Es wird noch viel in der Verordnung geregelt werden. Die GSK beantragt Ihnen heute, dass diese Verordnung in der GSK behandelt wird, auch dass wir schauen können, wie es mit der Umsetzung dieses wichtigen Gesetzes weitergeht. Wir schreiben heute also Geschichte, Behindertengleichstellungsgeschichte, und ich hoffe, dass wir keine materiellen Änderungen mehr an diesem Kompromiss vornehmen werden. Das ist der Kompromiss, der die GSK Ihnen vorlegt, und hinter dem alle GSK-Mitglieder gestanden sind.

Deshalb bitte ich Sie, dem Kompromiss und den Anträgen der GSK zuzustimmen.

Der Grosse Rat

tritt von Gesetz auf das Geschäft ein.

Detailberatung

Titel und Ingress

I. Gegenvorschlag

Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG)

1. I. Allgemeine Bestimmungen

§1 Zweck

§2 Gegenstand

§3 Begriffe

2. II. Materielle Grundsätze

§4 Benachteiligungsvebrot

§5 Fördermassnahmen

§6 Zugänglichkeit und Kommunikation

§7 Rechtfertigung und Verhältnismässigkeit

3. III. Rechtsansprüche und Verfahren

§8 Rechtsansprüche

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der SVP-Fraktion vor. Sie beantragen einen Abs 3 (neu) einzufügen mit der folgenden Formulierung: „Ausgenommen sind Benachteiligungen durch Anbieter öffentlich zugänglicher Leistungen, welche keine öffentlichen Finanzhilfen erhalten. Gegenüber diesen kann der Verwaltungsbehörde oder dem Gericht einzig beantragt werden, es sei eine Benachteiligung festzustellen."

Pascal Messerli (SVP): Die Behindertenrechte sind auch uns ein ernstes Anliegen, wir haben das auch in der Fraktion seriös geprüft und Experten angehört. Wir sind der Meinung, dass wir drei Paragraphen nicht zustimmen können und stellen deshalb diese Änderungsanträge.

Der erste Änderungsantrag betrifft den Rechtsanspruch. Wir finden diesen Rechtsanspruch grundsätzlich problematisch, denn ein Rechtsanspruch heisst, dass grundsätzlich jeder, der eine gewisse Voraussetzung erfüllt, etwas rechtlich einfordern kann. Die Kommissionspräsidentin hat zwar richtigerweise die Verhältnismässigkeit erwähnt. Verhältnismässigkeit ist definiert, ob etwas geeignet, erforderlich und zumutbar im eigentlichen Sinn ist, damit es zur Anwendung kommt. Wir befürchten aber, dass bei einem Rechtsanspruch die Zumutbarkeit eher bejaht wird und dass das für das Gewerbe problematisch werden kann und dass dann die Zumutbarkeit eher anerkannt wird, als wenn dieser Rechtsanspruch nicht besteht. Es gibt eine gewisse Rechtsunsicherheit für das Gewerbe, und dementsprechend bitten wir Sie, unseren Antrag zu unterstützen und nicht dem Antrag der GSK zu folgen. Unser Antrag bewirkt, dass weniger

Rechtsunsicherheit besteht, ohne dass viele Rechte eingeschränkt werden. Das Gesetz anerkennen wir grundsätzlich, aber es gibt doch den einen oder anderen Punkt, den man noch etwas verbessern kann, damit es für die Allgemeinheit stimmt.

Sarah Wyss, Präsidentin GSK: Ich bitte Sie, diesen Antrag aus folgenden Gründen abzulehnen. Wir haben das in der Kommission sehr intensiv diskutiert, im Zusammenhang mit § 4, ob nämlich dieses Gesetz nur für die öffentlichen Institutionen, den öffentlichen Bereich oder auch für den privaten Bereich gelten soll. Wir haben damals gesagt, dass es für alle gelten soll, weil das ja auch der Kantonsverfassung entspricht. Das Diskriminierungsverbot gilt nicht nur für die Verwaltung, es gilt für alle. Das heisst, wir würden mit diesem Antrag weniger weit gehen als die Kantonsverfassung.

Es ist essentiell, dass wir diesen Antrag ablehnen. Es ist materiell sehr wichtig, dass man Anspruch haben kann auf rechtliche Grundlagen. Ansonsten ist es eine Absichtserklärung. Ein Recht muss auch einklagbar sein. Es ist aus unserer Sicht nicht so, dass dadurch eine Rechtsunsicherheit entsteht. Die Verhältnismässigkeit gilt ganz klar, auch die Zumutbarkeit. Ich persönlich habe Vertrauen, falls es dann soweit kommen sollte, dass ein Gericht sehr wohl in der Lage ist, dies zu beurteilen. Ich hoffe, dass Sie dieses Vertrauen auch haben und bitte Sie, diesen materiell sehr einschneidenden Antrag nicht zu genehmigen.

Wenn dieser Antrag durchkommt, dann wird die Initiative eventuell nicht zurückgezogen werden. Dieser Punkt ist für die Initianten ganz klar sehr wichtig.

Abstimmung

Änderungsantrag §8 Abs. 3 (neu)

Ja heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

10 Ja, 79 Nein, 7 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1047, 18.09.19 22:32:41]*

Der Grosse Rat beschliesst

den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung

§9 Beweislast

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der SVP-Fraktion vor. Sie beantragen §9 zu streichen.

Pascal Messerli (SVP): Wir haben hier die Fragen der Beweislast. Es geht darum, dass auch Private in dieses Gesetz mit einbezogen werden. Bei der Beweislast gilt gerade im Privatrecht, dass derjenige, der ein Unrecht geltend macht, das beweisen muss. Hier muss man es nur noch glaubhaft machen. Das steht etwas quer in der Landschaft im Vergleich zu anderen Bereichen im Privatrecht. Dementsprechend bitten wir Sie, diesen Änderungsantrag gut zu heissen, weil es gerade die Privaten betrifft und es dort unüblich ist, dass man eine so naheliegende Beweislastumkehr vollzieht. Das macht in diesem Bereich keinen Sinn. Das heisst nicht, dass wir der Meinung sind, dass es so ein Gesetz nicht braucht, aber diese Beweislastumkehr finden wir auch in Bezug auf die Rechtsansprüche durchaus etwas problematisch.

Sarah Wyss, Präsidentin GSK: Ich bitte Sie, diesen Antrag abzulehnen. Wir haben das in der Kommission diskutiert, und es ist nicht Teil des Kompromisses.

Mark Eichner (FDP): Materiell hätte der Antragsteller Recht. Wenn es um die Privaten ginge, würde ich das auch so unterstützen. Bezüglich den privatrechtlichen Verhältnissen hat aber die eidgenössische Zivilprozessordnung als Bundesrecht Vorrang. Dort ist keine solche Beweislasterleichterung vorgesehen. Deshalb sagt hier de facto der Staat folgendes: Wenn ein Anspruch gegen mich geführt wird, bin ich damit einverstanden, dass es eine Beweislasterleichterung gibt. Deshalb kann man auch aus Sicht des Privatrechts dem zustimmen.

Abstimmung

Änderungsantrag §9

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

13 Ja, 77 Nein, 5 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1048, 18.09.19 22:36:18]*

Der Grosse Rat beschliesst
den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung
§10 Klage- und Beschwerderecht von Behindertenorganisationen
§11 Rechtsweg
4. IV. Umsetzung
§12 Schwerpunkte
§13 Fachstelle

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Änderungsantrag §13
Hier liegt ein Änderungsantrag der SVP-Fraktion vor. Sie beantragen §13 zu streichen.

Sarah Wyss, Präsidentin GSK: Die Fachstelle ist eine Kompetenzstelle für Fragen rund um das Behindertenrecht und ist ein wichtiger Bestandteil dieser Initiative. Die Kommission ist ebenfalls der Meinung, dass dies für den Kompromiss sehr wichtig ist. Ich bitte Sie also, diesen Antrag abzulehnen. Über diese Fachstelle haben wir im Grossen Rat schon viel debattiert, wir haben aber auch in der GSK die Aufgaben dieser Fachstelle genauer angeschaut und sind zum Schluss gekommen, dass diese im Rahmengesetz Sinn macht.

Abstimmung
Änderungsantrag §13
JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung
11 Ja, 76 Nein, 9 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1049, 18.09.19 22:38:27]*

Der Grosse Rat beschliesst
den Änderungsantrag abzulehnen.

Detailberatung
§14 Empfehlungen
§15 Orientierung der Fachstelle
§16 Ausführungsbestimmungen
II. Änderungen anderer Erlasse
1. Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG)
§5 Abs. 1bis (neu) Elektronische Unterzeichnung von Initiativen und Referenden
§34 Abs. 1 (geändert)
2. Gesetz über Wahlen und Abstimmungen (Wahlgesetz)
§12b (neu) Ausgestaltung der Wahlunterlagen
3. Gesetz betreffend der Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung (Organisationsgesetz)
§52a (neu) Barrierefreie Kommunikation
4. Gesetz betreffend der Organisation der Gerichte und der Staatsanwaltschaft (Gerichtsorganisationsgesetz GOG)
§3 Abs. 2 (neu)
5. Personalgesetz
§5 Abs. 2
6. Kinder und Erwachsenenschutzgesetz (KESG)
§7 Abs. 4 (neu)
7. Gesetz über den Vollzug von jugendstrafrechtlichen Sanktionen
§3 Abs. 2 (geändert)
8. Gesetz über die Verfassungs und verwaltungsrechtspgflege (VRPG)
§7a (neu)
9. Gesundheitsgesetz (GesG)
§17 Abs. 1 (geändert)

§22 Abs. 2 (geändert)
10. Gesetz über Behandlung und Einweisung psychisch kranker Personen (Psychiatriegesetz)
§ 6 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (aufgehoben)
11. Schulgesetz
§64b Abs. 1 (neu)
12. Gesetz über die Museen (Museumsgesetz)
§3 Abs. 1 (geändert)
13. Kulturfördergesetz
§2 Abs. 1 (geändert)
14. Gesetz betreffend die Kantonspolizei
§38 Abs. 1 (geändert)
15. Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG)
§ 4a (neu) Barrierefreie Nutzung
16. Gesetz über die Wohnraumförderung (Wohnraumfördergesetz, WRFG)
§ 16 Abs. 2 (geändert)
§ 16a (neu)
Beratung und Unterstützung bei der Suche nach geeignetem Wohnraum
§ 16b (neu)
Beiträge für die Miete einer rollstuhlgängigen Wohnung
17. Sozialhilfegesetz
§ 2a (neu)
Besondere Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen
§ 13 Abs. 4bis (neu)
III. Aufhebung anderer Erlasse
IV. Schlussbestimmung

Heiner Vischer, Grossratspräsident: Hier liegt ein Änderungsantrag der CVP/EVP, FDP, LDP und der glp vor. Sie beantragen folgende Formulierung einzufügen:

II. Umsetzung

Der Regierungsrat hat die Umsetzung von §13 Abs. 1 des Gesetzes über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) vom 18. September 2019 kostenneutral zu gestalten, d.h. die Einrichtung und Führung der Fachstelle darf zu keinen Mehrausgaben bei der kantonalen Verwaltung führen.

Mark Eichner (FDP): Bereits im Rahmen der Eintretensdebatte habe ich kurz darauf hingewiesen, dass diese Fachstelle in diesem Ratschlag mehrfach Gegenstand der Diskussion war. Ich muss ehrlich eingestehen, dass ich im Rahmen der Kommissionsdiskussion nicht auf dem Radar hatte, dass sich der Grosse Rat schon mehrfach gegen die Kosten in diesem Bereich ausgesprochen hat. Im Sinne eines Kompromisses haben wir uns nicht dem SVP-Antrag auf Streichung von § 13 angeschlossen, weil die Einrichtung der Fachstelle ein wichtiges Anliegen für die Initianten ist. Wir sind aber der Meinung, dass dies im Rahmen der bestehenden Ressourcen umsetzbar sein sollte und beantragen Ihnen deshalb die kostenneutrale Umsetzung dieses neuen Gesetzes auf Stufe der Fachstelle.

Abstimmung

Änderungsantrag II. Umsetzung

JA heisst Zustimmung zum Änderungsantrag, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

43 Ja, 20 Nein, 30 Enthaltungen. *[Abstimmung # 1050, 18.09.19 22:44:27]*

Der Grosse Rat beschliesst

Dem Änderungsantrag zuzustimmen.

Detailberatung

II. Weitere Behandlung
III. Publikation

Schlussabstimmung

JA heisst Zustimmung zum Antrag der Kommission, NEIN heisst Ablehnung.

Ergebnis der Abstimmung

91 Ja, 0 Nein, 1 Enthaltung. *[Abstimmung # 1051, 18.09.19 22:45:59]*

Der Grosse Rat beschliesst

unter Verzicht auf eine zweite Lesung:

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'417 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 7. Februar 2018 an den Regierungsrat überwiesenen formulierten Volksinitiative „Für eine kantonale Behindertengleichstellung" mit dem folgenden Wortlaut:

§ 9a. Gleichstellung von Menschen mit Behinderung (neu)

1 Menschen mit Behinderung haben gleichberechtigt mit anderen das Recht auf Zugang zu allen Lebensbereichen. Gewährleistet ist, soweit wirtschaftlich zumutbar, insbesondere der Zugang zu Arbeit, Bildung, Freizeit, Kommunikation, Mobilität und Wohnen sowie der Zugang zu Bauten, Anlagen, Einrichtungen und öffentlich angebotenen Leistungen.

2 Menschen mit Behinderung haben gleichberechtigt mit anderen Anspruch auf Anerkennung und Unterstützung ihrer spezifischen kulturellen und sprachlichen Identität, einschliesslich der Gebärdensprache und der Kultur der Gehörlosen.

3 Das Gesetz sieht Massnahmen zur Beseitigung von Benachteiligungen der Behinderten vor.

4 Kanton und Gemeinden fördern die volle und wirksame Teilhabe und selbstbestimmte Lebensführung von Menschen mit Behinderung in allen Lebensbereichen.

(§ 8 Abs. 3 wird gestrichen)

wird beschlossen:

Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG)

vom ……

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, im Sinne eines Gegenvorschlags zur formulierten Volksinitiative „Für eine kantonale Behindertengleichstellung" sowie gestützt auf Art. 8 Abs. 4 der Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999) und § 8 Abs. 2 und 3 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005), nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. 18.0839.01 vom 15. Januar 2019 sowie in den Bericht der Gesundheits- und Sozialkommission Nr. 18.0839.02 vom 23. Mai 2019, beschliesst:

I.

1. I. Allgemeine Bestimmungen

§1 Zweck

1 Dieses Gesetz hat zum Zweck, die Rechte von Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen zu verwirklichen mit dem Ziel, ihnen ein selbstbestimmtes und selbstverantwortetes Leben zu ermöglichen.

2 Es schützt Menschen mit Behinderungen insbesondere davor, in der Ausübung ihrer Grund- und Menschenrechte, wie sie im Völkerrecht, in der Bundesverfassung und in der Kantonsverfassung verankert sind, aufgrund ihrer Behinderung benachteiligt zu werden.

§2 Gegenstand

1 Dieses Gesetz enthält die grundlegenden Bestimmungen der kantonalen Gesetzgebung über die Rechte von Menschen mit Behinderungen und des Verfahrens zu deren Durchsetzung sowie Bestimmungen zur Umsetzung.

§3 Begriffe

1 Zu den Menschen mit Behinderungen zählen Menschen, die langfristige körperliche, psychische, geistige oder Sinnesbeeinträchtigungen haben, welche sie in Wechselwirkung mit verschiedenen Barrieren an der vollen, wirksamen

und gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft hindern können.

2 Eine Benachteiligung bedeutet eine rechtliche oder tatsächliche Ungleichbehandlung eines Menschen aufgrund einer Behinderung oder die Unterlassung einer solchen mit dem Ziel oder der Folge seiner Schlechterstellung.

2. II. Materielle Grundsätze

§4 Benachteiligungsverbot

1 Menschen dürfen aufgrund ihrer Behinderung weder direkt noch indirekt benachteiligt werden.

2 Der Kanton, die Gemeinden, die Träger öffentlicher Aufgaben und die Anbieter öffentlich zugänglicher Leistungen treffen angemessene Massnahmen, um Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen zu verhindern, zu beseitigen oder zu verringern.

3 Die Stellen nach Abs. 2 berücksichtigen die besonderen Risiken der Benachteiligung, denen Menschen mit Behinderungen ausgesetzt sind, die ein weiteres Merkmal nach § 8 Abs. 2 der Kantonsverfassung aufweisen.

§5 Fördermassnahmen

1 Kanton und Gemeinden fördern die gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen in allen Lebensbereichen, insbesondere in der Arbeit, der Bildung, dem Wohnen, bei der Kommunikation, der Mobilität, der Gesundheit und der Freizeit.

2 Massnahmen zugunsten von Menschen mit Behinderungen sind so auszugestalten, dass diesen eine möglichst selbstbestimmte und selbstverantwortete Lebensführung ermöglicht wird.

§6 Zugänglichkeit und Kommunikation

1 Die in § 4 Abs. 2 aufgeführten Stellen treffen angemessene Massnahmen, um ihre Leistungen für Menschen mit Behinderungen zugänglich zu machen und damit deren Benachteiligung zu verhindern.

2 Sie kommunizieren mit Menschen mit Behinderungen in einer für diese verständlichen Art und Weise.

3 Auf Verlangen von Menschen mit Behinderungen stellen sie sicher, dass die im konkreten Fall erforderlichen Hilfestellungen, wie etwa Gebärdensprachdolmetscher, Unterlagen in einer verständlichen Sprache oder mündliche Erklärungen, verfügbar sind.

4 Die von den Stellen gemäss § 4 Abs. 2 eingesetzten Informations- und Kommunikationstechnologien inklusive Internet müssen für Menschen mit einer Sprach-, Hör- und Sehbehinderung sowie mit motorischen Behinderungen zugänglich sein.

§7 Rechtfertigung und Verhältnismässigkeit

1 Öffentliche und private Interessen, welche den in diesem Gesetz sowie in der Spezialgesetzgebung verankerten Rechte entgegenstehen, können deren Einschränkung soweit rechtfertigen, als sie die Interessen an der tatsächlichen Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen überwiegen.

2 Bei der Beurteilung der Verhältnismässigkeit einer Einschränkung nach Abs. 1 sind insbesondere die folgenden öffentlichen Interessen zu berücksichtigen:

a) der Umweltschutz;

b) der Natur-, Heimat- und Denkmalschutz;

c) die Verkehrs- und Betriebssicherheit.

3 Auf Seiten der Stellen nach § 4 Abs. 2 sind insbesondere die folgenden Interessen zu berücksichtigen:

a) der wirtschaftliche Aufwand, insbesondere die finanzielle Belastung und deren Zumutbarkeit;

b) der Aufwand für zusätzliche betriebliche Abläufe;

c) die Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit der Stelle.

4 Auf Seiten der Menschen mit Behinderungen sind insbesondere die folgenden Interessen zu berücksichtigen:

a) die Art und die Bedeutung des in Frage stehenden Anspruchs;

b) die Verfügbarkeit vergleichbarer Ausweichmöglichkeiten;

c) die Anzahl betroffener Menschen mit Behinderungen.

5 Es wird keine Massnahme angeordnet, deren wirtschaftlicher Aufwand für die Stelle nach § 4 Abs. 2 nicht zumutbar ist.

3. III. Rechtsansprüche und Verfahren

§8 Rechtsansprüche

1 Wer von einer Benachteiligung durch eine in § 4 Abs. 2 aufgeführte Stelle betroffen ist oder eine Organisation nach § 11 kann der Verwaltungsbehörde oder dem Gericht beantragen:

a) eine drohende Benachteiligung zu verbieten;

b) eine bestehende Benachteiligung zu beseitigen;

c) eine Benachteiligung festzustellen.

2 Ist der Anspruch mit verhältnismässigen Massnahmen nicht umsetzbar, können angemessene Ersatzlösungen ergriffen werden.

§9 Beweislast

1 In Verfahren nach kantonalem Recht wird eine Benachteiligung vermutet, wenn sie von einer Partei glaubhaft gemacht wird.

§10 Klage- und Beschwerderecht von Behindertenorganisationen

1 Kantonale Organisationen, die eine ideelle Zielsetzung verfolgen und sich seit mindestens fünf Jahren für die Anliegen von Menschen mit Behinderungen einsetzen, können die Rechtsansprüche nach diesem Gesetz und den behindertenrechtlichen Bestimmungen der Spezialgesetzgebung selbstständig geltend machen, sofern sich die geltend gemachte Benachteiligung auf eine grosse Zahl von Menschen mit Behinderungen auswirken könnte.

2 Der Regierungsrat bezeichnet die klage- und beschwerdeberechtigten Behindertenorganisationen.

§11 Rechtsweg

1 Der Rechtsweg richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Rechtspflege beziehungsweise nach den anwendbaren besonderen Verfahrensbestimmungen.

4. IV. Umsetzung

§12 Schwerpunkte

1 Der Regierungsrat legt periodisch unter Einbezug der Departemente die Schwerpunkte des Kantons zur Verwirklichung der Rechte von Menschen mit Behinderungen fest und berichtet einmal pro Legislatur.

§13 Fachstelle

1 Der Kanton führt unter der Bezeichnung Fachstelle für die Rechte von Menschen mit Behinderungen eine Fachstelle. Er kann sie auf Grund eines Staatsvertrags gemeinsam mit anderen Kantonen führen.

2 Die Fachstelle für die Rechte von Menschen mit Behinderungen nimmt insbesondere folgende Aufgaben wahr:

a) Sie überwacht und koordiniert die Umsetzung dieses Gesetzes und der behindertenrechtlichen Bestimmungen der Spezialgesetzgebung von Bund und Kanton.

b) Sie berät die in § 4 Abs. 2 aufgeführten Stellen bei der Umsetzung.

c) Sie sorgt für den Einbezug der Departemente bei der Weiterentwicklung der Rechte von Menschen mit Behinderungen im Kanton.

d) Sie pflegt den Austausch mit anderen Gemeinwesen sowie Menschen mit Behinderungen und ihren Organisationen in Zusammenhang mit den Rechten von Menschen mit Behinderungen.

e) Sie erarbeitet die Schwerpunkte zuhanden des Regierungsrates.

f) Sie fördert das Bewusstsein in der Bevölkerung und der Wirtschaft über die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

g) Sie ist Kontaktstelle für Anliegen von Menschen mit Behinderungen.

h) Sie erstattet dem Regierungsrat periodisch über ihre Tätigkeit Bericht.

§14 Empfehlungen

1 Die Fachstelle kann gegenüber den in § 4 Abs. 2 aufgeführten Stellen Empfehlungen abgeben.

2 Der Adressat einer Empfehlung erklärt gegenüber der Fachstelle, ob und inwiefern er der Empfehlung folgen wird.

§15 Orientierung der Fachstelle

1 Die Einheiten des Kantons und der Gemeinden sowie die Organisationen, die öffentliche Aufgaben wahrnehmen, orientieren die Fachstelle frühzeitig über Projekte der Rechtsetzung und weitere Verwaltungshandlungen von erheblicher Bedeutung für die Rechte von Menschen mit Behinderungen.

§16 Ausführungsbestimmungen

1 Der Regierungsrat erlässt die erforderlichen Ausführungsbestimmungen auf dem Verordnungsweg.

II. Änderung anderer Erlasse

1.

Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991) (Stand 3. Juni 2012) wird wie folgt geändert:

§5 Abs. 1bis (neu)

1bis Schreibunfähige Stimmberechtigte können die Eintragung ihres Namenszuges durch eine stimmberechtigte Person ihrer Wahl vornehmen lassen. Diese setzt ihre eigene Unterschrift zum Namenszug der schreibunfähigen Person und bewahrt über den Inhalt der empfangenen Anweisungen Stillschweigen.

§5a (neu)

Elektronische Unterzeichnung von Initiativen und Referenden

1 Der Regierungsrat kann Versuche zur Unterzeichnung von Initiativen und Referenden auf elektronischem Wege fördern. Er genehmigt diese unter der Voraussetzung, dass alle wirksamen und angemessenen Massnahmen ergriffen werden, um die Kontrolle der Stimmberechtigung, das Stimmgeheimnis und die korrekte Zuordnung aller Unterschriften zu gewährleisten und um die Gefahr gezielten oder systematischen Missbrauchs ausschliessen zu können.

§34 Abs. 1 (geändert)

1 Die für die Initiative aufgestellten Bestimmungen über Unterschrift (§ 5), elektronische Unterzeichnung von Initiativen und Referenden (§ 5a), Stimmrechtsbescheinigung (§ 7 Abs. 1, 3–5), Verweigerung der Stimmrechtsbescheinigung (§ 8) und Behebung von Mängeln der Bescheinigung (§ 9 Abs. 2) gelten sinngemäss auch für das Referendum.

2.

Gesetz über Wahlen und Abstimmungen) (Wahlgesetz) vom 21. April 1994) (Stand 24. April 2016) wird wie folgt geändert:

§12b (neu)

Ausgestaltung der Wahlunterlagen

1 Bei der Ausgestaltung der Wahl- und Abstimmungsunterlagen ist auf die Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen Rücksicht zu nehmen.

3.

Gesetz betreffend die Organisation des Regierungsrates und der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt (Organisationsgesetz, OG) vom 22. April 1976) (Stand 28. April 2013) wird wie folgt geändert:

§52a (neu)

Barrierefreie Kommunikation

1 Die Behörden verwenden eine für alle Parteien verständliche Sprache, insbesondere werden die besonderen Bedürfnisse von Personen mit einer Sinnesbeeinträchtigung sowie Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen berücksichtigt. Soweit die schriftliche Eröffnung von Verfügungen oder Rekursen vorgesehen ist, können die Parteien mit Behinderungen bei Bedarf eine kurze mündliche Erklärung beantragen.

4.

Gesetz betreffend die Organisation der Gerichte und der Staatsanwaltschaft (Gerichtsorganisationsgesetz, GOG) vom 3. Juni 2015) (Stand 1. Juli 2016) wird wie folgt geändert:

§3 Abs. 2 (neu)

2 Die Gerichte verwenden eine für alle Parteien verständliche Sprache, insbesondere werden die besonderen Bedürfnisse von Personen mit einer Sinnesbeeinträchtigung sowie Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen berücksichtigt. Soweit die schriftliche Eröffnung eines Urteils vorgesehen ist, können die Parteien mit Behinderungen bei Bedarf eine kurze mündliche Erklärung beantragen.

5.

Personalgesetz vom 17. November 1999) (Stand 1. Januar 2017) wird wie folgt geändert:

§5 Abs. 2

2 Die Personalpolitik soll namentlich:

e) (geändert) die Chancengleichheit gewährleisten, dies insbesondere für Frauen und Männer sowie Menschen mit Behinderungen;

g) (geändert) die Eingliederung von Erwerbslosen unterstützen.

6.

Kindes- und Erwachsenenschutzgesetz) (KESG) vom 12. September 2012) (Stand 1. Juli 2016) wird wie folgt geändert:

§7 Abs. 4 (neu)

4 Die besonderen Bedürfnisse von Personen mit einer Sinnesbeeinträchtigung sowie Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen werden berücksichtigt, indem die KESB ihre Entscheide in verständlicher Amtssprache erlässt. Bei Bedarf kann eine kurze mündliche Erklärung des schriftlichen Entscheides beantragt werden.

7.

Gesetz über den Vollzug von jugendstrafrechtlichen Sanktionen (Jugendstrafvollzugsgesetz, JStVG) vom 13. Oktober 2010) (Stand 1. Januar 2011) wird wie folgt geändert:

§3 Abs. 2 (geändert)

2 Die Vollzugsbehörde und die von ihr mit Vollzugsaufgaben beauftragten Dritten achten die Menschenwürde der Jugendlichen. Niemand darf diskriminiert werden, namentlich nicht wegen der Geburt, Geschlecht, Behinderung, Hautfarbe, ethnische Herkunft, nationale Herkunft, Sprache, Religion, politische Überzeugung und gesellschaftliche oder wirtschaftliche Stellung.

8.

Gesetz über die Verfassungs- und Verwaltungsrechtspflege (VRPG) vom 14. Juni 1928) (Stand 1. Juli 2016) wird wie folgt geändert:

§7a (neu)

1 Das Verwaltungsgericht verwendet eine für alle Parteien verständliche Sprache, insbesondere werden die besonderen Bedürfnisse von Personen mit einer Sinnesbeeinträchtigung sowie Personen mit kognitiven Beeinträchtigungen berücksichtigt. Soweit die schriftliche Eröffnung eines Urteils vorgesehen ist, können die Parteien mit Behinderungen bei Bedarf eine kurze mündliche Erklärung beantragen.

9.

Gesundheitsgesetz (GesG) vom 21. September 2011) (Stand 1. Mai 2018) wird wie folgt geändert:

§17 Abs. 1 (geändert)

1 Bei Urteilsunfähigkeit entscheidet nach vorangegangener Aufklärung die Vertretung nach dem mutmasslichen Willen und dem Interesse der Patientin oder des Patienten. Die urteilsunfähige Person wird in geeigneter Form in die Entscheidfindung einbezogen.

§22 Abs. 2 (geändert)

2 Sie haben ihren Beruf sorgfältig und gewissenhaft und nach den anerkannten Regeln ihres Berufszweiges auszuüben. Sie tragen den individuellen Bedürfnissen der zu behandelnden, betreuenden und zu pflegenden Personen Rechnung. Sie berücksichtigen insbesondere die besonderen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen.

10.

Gesetz über Behandlung und Einweisung psychisch kranker Personen (Psychiatriegesetz) vom 18. September 1996) (Stand 1. Juli 2016) wird wie folgt geändert:

§6 Abs. 1 (geändert), Abs. 2 (aufgehoben)

1 Bedarf eine Person dringend psychiatrischer Behandlung oder Pflege und kann ihr diese nur in einer

Behandlungsinstitution erwiesen werden, kann sie ohne ihre Zustimmung in eine solche eingewiesen und dort zurückbehalten werden, wenn die Voraussetzungen fürsorgerischer Unterbringung gemäss Art. 426 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 (nachfolgend: Zivilgesetzbuch) erfüllt sind.

2 Aufgehoben.

11.

Schulgesetz vom 4. April 1929 (SG 410.100):

§64b Abs. 1 (neu)

1 Für sinnesbehinderte Kinder und Jugendliche werden angemessene Angebote hergestellt, die ihnen das Erlernen einer auf die Behinderung abgestimmten Kommunikationstechnik ermöglichen.

12.

Gesetz über die Museen des Kantons Basel-Stadt (Museumsgesetz) vom 16. Juni 1999) (Stand 10. April 2005) wird wie folgt geändert:

§3 Abs. 1 (geändert)

1 Die Museen haben die Aufgabe, kulturelle Werte zu sammeln, zu bewahren, zu dokumentieren, zu erforschen und zu vermitteln. Sie fördern ein inklusives Angebot.

13.

Kulturfördergesetz vom 21. Oktober 2009) (Stand 26. Januar 2014) wird wie folgt geändert:

§2 Abs. 1 (geändert)

1 Der Kanton fördert ein vielfältiges und qualitativ hochwertiges Kulturschaffen und Kulturangebot. Er fördert inklusive Angebote.

14.

Gesetz betreffend die Kantonspolizei des Kantons Basel-Stadt (Polizeigesetz, PolG)) vom 13. November 1996) (Stand 13. Dezember 2015) wird wie folgt geändert:

§38 Abs. 1 (geändert)

1 Die Kantonspolizei ist berechtigt, Personen gestützt auf Art. 426 ff. des Schweizerischen Zivilgesetzbuches vom 10. Dezember 1907 einer für die fürsorgerische Unterbringung zuständigen Stelle zuzuführen.

15.

Gesetz über die Nutzung des öffentlichen Raumes (NöRG) vom 16. Oktober 2013) (Stand 1. Januar 2014) wird wie folgt geändert:

§4a (neu)

Barrierefreie Nutzung

1 Der öffentliche Raum soll für Menschen mit Behinderungen unter Berücksichtigung der Verhältnismässigkeit barrierefrei zugänglich sein.

2 Für die Öffentlichkeit bestimmte Veranstaltungen müssen, soweit verhältnismässig und insbesondere wirtschaftlich zumutbar, barrierefrei in Anspruch genommen werden können. Bei der Beurteilung der wirtschaftlichen Zumutbarkeit sind insbesondere zu berücksichtigen:

a) die Kosten der für die Barrierefreiheit erforderlichen Massnahmen;

b) der wirtschaftliche Aufwand für die Veranstaltung;

c) der für Menschen mit Behinderungen zu erwartende Nutzen.

3 Der Regierungsrat bezeichnet eine Beratungsstelle für die barrierefreie Nutzung von Veranstaltungen im öffentlichen Raum. Die Koordination zwischen den Anspruchsgruppen übernimmt die Fachstelle für die Rechte von Menschen mit Behinderung gemäss dem Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderung vom xxx.

16.

Gesetz über die Wohnraumförderung (Wohnraumfördergesetz, WRFG) vom 5. Juni 2013) (Stand 1. Juli 2014) wird wie

folgt geändert:

§16 Abs. 2 (geändert)

2 Als besonders benachteiligt gelten insbesondere Personen, die Anspruch auf Ausrichtung von Familienmietzinsbeiträgen, Sozialhilfe oder Ergänzungsleistungen zur AHV/IV haben und trotz dieser Sozialleistungen aufgrund ihres soziokulturellen Hintergrunds, der Familiengrösse, einer Behinderung oder zufolge eingeschränkter bzw. fehlender Wohnkompetenz keine ihren Bedürfnissen entsprechende Wohnung finden.

§16a (neu)

Beratung und Unterstützung bei der Suche nach geeignetem Wohnraum

1 Der Kanton kann für Menschen mit Behinderungen Beratung und Unterstützung bei der Suche nach geeignetem Wohnraum anbieten.

2 Der Regierungsrat kann eine geeignete Institution mit den entsprechenden Aufgaben betrauen.

§16b (neu)

Beiträge für die Miete einer rollstuhlgängigen Wohnung

1 Der Kanton gewährt auf Antrag Personen, die auf die Miete einer rollstuhlgängigen Wohnung angewiesen sind und im Kanton Wohnsitz haben, einkommensabhängige Beiträge an den monatlichen Mietzins.

2 Der Regierungsrat legt die Höhe der Beiträge fest. Er berücksichtigt dabei die Einkommens- und Vermögensverhältnisse sowie die Mietzinsbelastung. Der höchste Beitrag darf den Betrag des Zuschlags für rollstuhlgängige Wohnungen gemäss dem Bundesgesetz über Ergänzungsleistungen zur Alters-, Hinterlassenen und Invalidenversicherung (ELG) vom 6. Oktober 2006 nicht übersteigen.

17.

Sozialhilfegesetz vom 29. Juni 2000) (Stand 1. Januar 2009) wird wie folgt geändert:

§2a (neu)

Besondere Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen

1 Den besonderen Bedürfnissen von Menschen mit Behinderungen ist Rechnung zu tragen.

2 Zu berücksichtigen sind dabei insbesondere behinderungsspezifische Mehrbedarfe und deren Auswirkung auf mitbetroffene Angehörige sowie die Anpassung der Pflichten auf die individuellen Fähigkeiten.

3 Behinderungsspezifische Leistungen werden weder gestützt auf § 17 noch § 18 zurückgefordert.

§13 Abs. 4bis (neu)

4bis Werden unterstützungsberechtigte Personen mit Leistungsbeeinträchtigungen im Rahmen der sozialen Integration längerfristig beschäftigt, so hat der Einsatzbetrieb mit ihnen Arbeitsverträge abzuschliessen.

III. Aufhebung anderer Erlasse

Keine Aufhebung anderer Erlasse.

IV. Schlussbestimmung

Dieses Gesetz ist zu publizieren. Es unterliegt dem Referendum und der Regierungsrat bestimmt den Zeitpunkt des Inkrafttretens.

II. Umsetzung

Der Regierungsrat hat die Umsetzung von § 13 Abs. 1 des Gesetzes über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) vom 18. September 2019 kostenneutral zu gestalten, d.h. die Einrichtung und Führung der Fachstelle darf zu keinen Mehrausgaben bei der kantonalen Verwaltung führen.

III. Weitere Behandlung

Die kantonale Initiative „Für eine kantonale Behindertengleichstellung“ und der vorstehend formulierte Gegenvorschlag sind der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen.

Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die kantonale Initiative „Für eine kantonale Behindertengleichstellung“ zu verwerfen und den vorliegenden Gegenvorschlag anzunehmen.

Wenn das Initiativbegehren zurückgezogen wird, ist das Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) nochmals zu publizieren. Es unterliegt dann dem fakultativen Referendum. Nach Eintritt der Rechtskraft bestimmt der Regierungsrat den Zeitpunkt der Wirksamkeit.

IV. Publikation

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Die Gesundheits- und Sozialkommission beantragt, die Motion Georg Mattmüller und Konsorten betreffend kantonales Behindertengleichstellungsrecht (15.5282) abzuschreiben.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend die Motion (15.5282) abzuschreiben.

Schluss der 27. Sitzung

22:00 Uhr

Basel, 25. Oktober 2019

Dr. Heiner Vischer
Grossratspräsident

Beat Flury
I. Ratssekretär

Anhang A: Abstimmungsergebnisse

Sitz	Abstimmungen 1021 - 1036	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036
1	Semseddin Yilmaz (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
2	Sibylle Benz (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
3	Tim Cuénod (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
4	Beatriz Greuter (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
5	Thomas Gander (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
6	René Brigger (SP)	J	J	N	A	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
7	Barbara Heer (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
8	Ursula Metzger (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
9	Lisa Mathys (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
10	Patricia von Falkenstein (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
11	Raoul Furlano (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
12	Michael Koechlin (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
13	Stephan Schiesser (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
14	Catherine Alioth (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
15	Patrick Hafner (SVP)	J	J	J	N	J	A	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
16	Roland Lindner (SVP)	J	A	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
17	Gianna Hablützel (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
18	Pascal Messerli (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
19	Jo Vergeat (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
20	Jérôme Thiriet (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
21	Barbara Wegmann (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
22	Christophe Haller (FDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	A	J	J	J	J	N
23	David Jenny (FDP)	J	J	N	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
24	Erich Bucher (FDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
25	Oswald Inglin (CVP/EVP)	J	J	N	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	E
26	Beatrice Isler (CVP/EVP)	J	J	N	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	E
27	Esther Keller (fraktionslos)	J	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
28	Nicole Amacher (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
29	Beda Baumgartner (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
30	Danielle Kaufmann (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
31	Jean-Luc Perret (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
32	Jörg Vitelli (SP)	J	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
33	Toya Krummenacher (SP)	J	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
34	Seyit Erdogan (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
35	Christian von Wartburg (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
36	Jürg Meyer (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	J	J	N	N	N	J
37	Kaspar Sutter (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
38	Stefan Wittlin (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
39	Claudio Miozzari (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
40	Alexandra Dill (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
41	Oliver Bolliger (GB)	J	A	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
42	Beatrice Messerli (GB)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
43	Raphael Fuhrer (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
44	Jürg Stöcklin (GB)	A	A	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
45	Lea Steinle (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
46	Joël Thüring (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
47	Alexander Gröflin (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
48	Roger Stalder (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
49	Daniela Stumpf (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
50	Beat K. Schaller (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
51	Heiner Vischer (LDP)	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
52	Thomas Müry (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N

Sitz	Abstimmungen 1021 - 1036	1021	1022	1023	1024	1025	1026	1027	1028	1029	1030	1031	1032	1033	1034	1035	1036
53	François Bocherens (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
54	Jeremy Stephenson (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
55	Luca Urgese (FDP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
56	Stephan Mumenthaler (FDP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
57	Christian Moesch (FDP)	A	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
58	Felix Meier (CVP/EVP)	A	A	A	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
59	Andrea E. Knellwolf (CVP/EVP)	J	J	N	E	J	A	A	A	J	J	N	J	J	J	J	E
60	Martina Bernasconi (FDP)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
61	David Wüest-Rudin (fraktionslos)	J	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
62	Michela Seggiani (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
63	Tanja Soland (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
64	Kerstin Wenk (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
65	Salome Hofer (SP)	J	J	N	J	J	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
66	Sarah Wyss (SP)	J	J	N	J	N	A	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
67	Pascal Pfister (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	A	N	N	N	J
68	Georg Mattmýller (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
69	Edibe Gölgeli (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
70	Franziska Reinhard (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
71	Sebastian Kölliker (SP)	A	A	A	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
72	Tonja Zürcher (GB)	J	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
73	Beat Leuthardt (GB)	J	J	J	J	N	J	N	N	N	N	N	A	N	N	N	J
74	Michelle Lachenmeier (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
75	Talha Ugur Camlibel (SP)	J	J	N	J	J	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
76	Harald Friedl (GB)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
77	Felix Wehrli (SVP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
78	Christian Meidinger (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
79	Lorenz Amiet (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
80	Rudolf Vogel (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
81	Felix Eymann (LDP)	A	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
82	André Auderset (LDP)	A	J	E	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
83	René Häfliger (LDP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
84	Mark Eichner (FDP)	A	J	J	A	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
85	Beat Braun (FDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
86	Peter Bochsler (FDP)	A	A	A	N	J	J	A	J	J	J	N	J	J	J	J	N
87	Remo Gallacchi (CVP/EVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
88	Balz Herter (CVP/EVP)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
89	Thomas Strahm (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J	N
90	Daniel Hettich (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
91	Eduard Rutschmann (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J	N
92	Heinrich Ueberwasser (SVP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
93	Franziska Roth (SP)	J	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
94	Sasha Mazzotti (SP)	A	J	N	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
95	Andreas Zappalà (FDP)	A	J	N	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J	N
96	Thomas Widmer-Huber (CVP/EVP)	J	J	N	N	N	J	J	E	J	J	N	J	J	E	E	E
97	Thomas Grossenbacher (GB)	J	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
98	Christian Griss (CVP/EVP)	J	J	N	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	A	A	E
99	Katja Christ (fraktionslos)	A	J	E	J	N	J	N	N	N	N	N	J	N	N	N	J
100	Olivier Battaglia (LDP)	J	J	E	N	J	J	J	J	J	J	N	J	J	J	A	N

J	**JA**	85	90	21	49	47	93	44	44	46	46	11	94	46	44	43	50
N	**NEIN**	0	0	47	44	49	0	50	50	50	50	76	0	50	50	50	41
E	**ENTHALTUNG**	0	0	25	1	0	0	0	1	0	0	8	0	0	1	1	5
A	**ABWESEND**	14	9	6	5	3	6	5	4	3	3	4	5	3	4	5	3
P	**PRÄSIDIUM** (stimmt nicht mit)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Sitz	Abstimmungen 1037 - 1051	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051
1	Semseddin Yilmaz (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
2	Sibylle Benz (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
3	Tim Cuénod (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
4	Beatriz Greuter (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
5	Thomas Gander (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
6	René Brigger (SP)	J	J	J	N	J	J	J	A	J	J	N	N	N	E	J
7	Barbara Heer (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	A	N	N	N	E	J
8	Ursula Metzger (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	A	N	N	N	E	J
9	Lisa Mathys (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
10	Patricia von Falkenstein (LDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
11	Raoul Furlano (LDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
12	Michael Koechlin (LDP)	N	N	J	J	J	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
13	Stephan Schiesser (LDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
14	Catherine Alioth (LDP)	N	N	J	J	J	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
15	Patrick Hafner (SVP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	J	J	J	J	J
16	Roland Lindner (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	N	J
17	Gianna Hablützel (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J
18	Pascal Messerli (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	N	J
19	Jo Vergeat (GB)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
20	Jérôme Thiriet (GB)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
21	Barbara Wegmann (GB)	J	J	J	N	J	J	E	J	J	J	N	N	N	E	J
22	Christophe Haller (FDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	E	J	J
23	David Jenny (FDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
24	Erich Bucher (FDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
25	Oswald Inglin (CVP/EVP)	E	N	J	J	J	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
26	Beatrice Isler (CVP/EVP)	E	N	J	J	J	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
27	Esther Keller (fraktionslos)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
28	Nicole Amacher (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
29	Beda Baumgartner (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
30	Danielle Kaufmann (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
31	Jean-Luc Perret (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
32	Jörg Vitelli (SP)	J	J	J	N	J	J	A	J	J	J	N	N	N	N	J
33	Toya Krummenacher (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
34	Seyit Erdogan (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
35	Christian von Wartburg (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	A	N	N	N	N	J
36	Jürg Meyer (SP)	J	J	J	N	J	J	E	J	J	J	N	N	N	N	J
37	Kaspar Sutter (SP)	J	J	J	N	J	J	A	A	J	J	N	N	N	E	J
38	Stefan Wittlin (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
39	Claudio Miozzari (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
40	Alexandra Dill (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
41	Oliver Bolliger (GB)	J	J	J	N	J	J	N	J	J	J	N	N	N	E	J
42	Beatrice Messerli (GB)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
43	Raphael Fuhrer (GB)	J	J	J	N	J	J	E	J	J	J	N	N	N	E	J
44	Jürg Stöcklin (GB)	J	A	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
45	Lea Steinle (GB)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
46	Joël Thüring (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	N	J	J	J	J	J	E
47	Alexander Gröflin (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J
48	Roger Stalder (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	E	J	J	J	J
49	Daniela Stumpf (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	E	E	E	J	J
50	Beat K. Schaller (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	E	J	N	J	J
51	Heiner Vischer (LDP)	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P	P
52	Thomas Müry (LDP)	N	N	J	J	N	N	J	J	E	J	N	N	E	J	J

Sitz	Abstimmungen 1037 - 1051	1037	1038	1039	1040	1041	1042	1043	1044	1045	1046	1047	1048	1049	1050	1051
53	François Bocherens (LDP)	N	A	J	J	J	E	J	J	J	J	E	J	E	A	J
54	Jeremy Stephenson (LDP)	N	N	J	J	E	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
55	Luca Urgese (FDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	J	J	J	J	J
56	Stephan Mumenthaler (FDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	E	J	J
57	Christian Moesch (FDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
58	Felix Meier (CVP/EVP)	N	N	N	J	N	J	J	J	J	A	N	N	N	J	J
59	Andrea E. Knellwolf (CVP/EVP)	E	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
60	Martina Bernasconi (FDP)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
61	David Wüest-Rudin (fraktionslos)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
62	Michela Seggiani (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
63	Tanja Soland (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
64	Kerstin Wenk (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
65	Salome Hofer (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
66	Sarah Wyss (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
67	Pascal Pfister (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
68	Georg Mattmýller (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
69	Edibe Gölgeli (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	A	N	N	N	E	J
70	Franziska Reinhard (SP)	J	J	J	N	A	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
71	Sebastian Kölliker (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	E	J
72	Tonja Zürcher (GB)	J	J	J	N	J	J	N	J	J	J	N	N	N	E	J
73	Beat Leuthardt (GB)	J	J	J	N	J	E	N	J	J	J	N	N	N	N	J
74	Michelle Lachenmeier (GB)	J	J	J	N	J	J	E	J	J	J	N	N	N	N	J
75	Talha Ugur Camlibel (SP)	J	A	A	A	A	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
76	Harald Friedl (GB)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
77	Felix Wehrli (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	A	J	J	J	J	J
78	Christian Meidinger (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	J	J	J	J
79	Lorenz Amiet (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	J	E	J	J	J
80	Rudolf Vogel (SVP)	N	N	J	J	N	J	N	J	J	J	E	E	E	E	J
81	Felix Eymann (LDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	A	J	N	N	N	J	J
82	André Auderset (LDP)	N	J	J	J	E	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
83	René Häfliger (LDP)	N	N	J	J	E	J	J	J	J	J	N	N	N	J	A
84	Mark Eichner (FDP)	N	A	A	J	N	J	J	J	J	A	N	N	N	J	J
85	Beat Braun (FDP)	N	A	J	J	N	J	J	J	J	J	N	A	N	A	J
86	Peter Bochsler (FDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	J	J	E	J	J
87	Remo Gallacchi (CVP/EVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
88	Balz Herter (CVP/EVP)	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
89	Thomas Strahm (LDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
90	Daniel Hettich (LDP)	N	N	J	J	N	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J
91	Eduard Rutschmann (SVP)	N	N	E	J	N	N	J	J	J	J	E	E	E	J	J
92	Heinrich Ueberwasser (SVP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	E	E	E	J	A
93	Franziska Roth (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	J
94	Sasha Mazzotti (SP)	J	J	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	N	A
95	Andreas Zappalà (FDP)	N	N	J	J	N	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
96	Thomas Widmer-Huber (CVP/EVP)	E	J	J	E	E	J	J	J	J	A	N	N	N	A	J
97	Thomas Grossenbacher (GB)	J	N	J	N	J	J	J	J	E	J	N	N	N	N	J
98	Christian Griss (CVP/EVP)	E	N	J	E	N	J	J	J	J	J	N	N	N	J	J
99	Katja Christ (fraktionslos)	J	A	J	N	J	J	J	J	J	J	N	N	N	J	A
100	Olivier Battaglia (LDP)	N	N	J	J	J	E	J	J	J	J	N	N	N	J	J

J	**JA**	50	48	92	44	54	80	86	94	92	88	10	13	11	43	91
N	**NEIN**	41	42	1	49	36	2	4	0	1	0	79	77	76	20	0
E	**ENTHALTUNG**	5	0	1	2	4	14	4	0	2	0	7	5	9	30	1
A	**ABWESEND**	3	9	5	4	5	3	5	5	4	11	3	4	3	6	7
P	**PRÄSIDIUM** (stimmt nicht mit)	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

	Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Anhang B: Neue Geschäfte (Zuweisung)

	Direkt auf die Tagesordnung kommen	Komm.	Dep.	Dokument
1.	Bericht der Gesundheits- und Sozialkommission zum Ratschlag betreffend Kantonale Volksinitiative „Für eine kantonale Behinderten-gleichstellung“ und Gegenvorschlag für ein Gesetz über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (Behindertenrechtegesetz, BRG) sowie Bericht zu einer Motion	**GSK**	WSU	18.0839.02 17.1511.04 15.5282.05
2.	Rechenschaftsbericht und Bericht zum Jahresbericht 2018 des Regierungsrates der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt	**GPK**		19.5258.01
3.	Bericht der Geschäftsprüfungskommission des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt zu den Basler Verkehrs-Betrieben BVB	**GPK**		19.5303.01
4.	Bericht der Bau- und Raumplanungskommission zum Ratschlag betreffend Areal Eisenbahnweg. Festsetzung eines Bebauungsplanes, Änderung von Baulinien sowie Abweisung von Einsprachen im Bereich Grenzacherstrasse und Eisenbahnweg (Areal Eisenbahnweg)	**BRK**	BVD	18.1403.02
5.	Bericht der Justiz-, Sicherheits- und Sportkommission zum Ratschlag zur Liberalisierung des Gastgewerbegesetzes sowie zum Anzug Thomas Gander und Konsorten betreffend Abschaffung des Wirtepatents	**JSSK**	BVD	18.1712.02 16.5480.03
6.	Bericht der Interparlamentarischen Kommission der Fachhochschule Nordwestschweiz betreffend Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW), Berichterstattung 2018. *Partnerschaftliches Geschäft*	**IPK FHNW**	ED	19.0507.02
7.	Bericht der Interparlamentarischen Geschäftsprüfungskommission für die Schweizerischen Rheinhäfen (IGPK Rheinhäfen). Schweizerische Rheinhäfen – Orientierung über das Geschäftsjahr 2018 gemäss § 36 Abs. 2 Staatsvertrag. *Partnerschaftliches Geschäft*	**IGPK Rheinhäfen**	WSU	19.0707.02
8.	Bericht und Vorschlag zur Wahl eines Richters am Strafgericht für den Rest der laufenden Amtsdauer 2016 – 2021	**WVKo**		19.5162.02
9.	Ratschlag zu einer Teilrevision des Gesetzes über die direkten Steuern vom 12. April 2000 (Steuergesetz, StG) sowie Bericht zur Motion Balz Herter und Konsorten	**WAK**	FD	19.0843.01 17.5061.03
10.	Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zur Kantonalen Volksinitiative "Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer" und zur unumgänglichen Ergänzung der Initiative (Anpassung von § 16 USG BS) sowie Bericht der Kommissionsminderheit	**UVEK**	BVD	17.0553.05
11.	Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zum Bericht und Ratschlag betreffend Volksinitiative "Zämme fahre mir besser!“ und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes betreffend Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten sowie Bericht der Kommissionsminderheit	**UVEK**	BVD	17.0552.05
12.	Kantonale Volksinitiative "Kein Lohn unter 23.-". Bericht zur rechtlichen Zulässigkeit und zum weiteren Vorgehen		WSU	19.0471.01
13.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Beat Leuthardt und Konsorten betreffend besserer Bahnhofplatz für uns alle. Keine Querfahrten mehr vor dem Bahnhofgebäude und erst noch ein flexibleres Tramnetz		BVD	19.5023.02
14.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Senkung der Bewilligungshürden fassadenintegrierter Solarenergienutzung		BVD	19.5035.02
15.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend Überarbeitung des Submissionsgesetzes		BVD	17.5140.02
16.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend Solardachpflicht auf öffentlichen Gebäuden		WSU	19.5034.02

17.	Stellungnahme des Regierungsrates zum Antrag Harald Friedl und Konsorten auf Einreichung einer Standesinitiative betreffend der Abgabe auf Flugtickets sowie dem Engagement für eine internationale Kerosinsteuer	WSU	19.5106.02
18.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Aeneas Wanner und Konsorten betreffend Anpassung der Zielsetzungen des Energiegesetzes an das Pariser Klimaabkommen	WSU	19.5094.02
19.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Kanton Basel-Stadt: TiSA freie Zone!	WSU	15.5155.03
20.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Jo Vergeat und Konsorten betreffend Einführung einer Klimafolgenabschätzung für klimarelevante Geschäfte im Grossen Rat	WSU	19.5097.02
21.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Tonja Zürcher und Konsorten betreffend Massnahmenplan zur Klimaanpassung	WSU	19.5095.02
22.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Jürg Stöcklin und Konsorten betreffend die Vermeidung von nicht amortisierbaren Investitionen und einen geordneten Ausstieg aus der fossilen Wärmeversorgung durch die IWB bis 2050 (Dekarbonisierung)	WSU	19.5085.02
23.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Kaspar Sutter und Konsorten betreffend Faire Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Leistungen der Spitalgruppe	GD	17.5457.04
24.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Mirjam Ballmer und Konsorten betreffend Unterstützung der Dokumentationsstelle Atomfreie Schweiz	GD	15.5477.03
25.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Thomas Gander und Konsorten betreffend kosten- und gebührenfreie Nutzung der kantonalen Sport- und Bewegungsanlagen für die organisierten Basler Sportvereine	ED	19.5071.02
26.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Patricia von Falkenstein und Konsorten betreffend Intensivierung der Sprachförderung vor dem Kindergarteneintritt	ED	19.5096.02
27.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Sarah Wyss und Konsorten betreffend Nachhaltigkeit bei den Bildungslandschaften in Kooperation mit der Quartier- und Stadtentwicklung des Präsidialdepartements	ED	15.5022.03
28.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Christophe Haller und Konsorten betreffend eidgenössischer Finanzausgleich - Geberkantone stärken	FD	15.5071.03
29.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug der Regiokommission betreffend Existenz umfassender grenzüberschreitender Vorbereitungen im Katastrophenfall, inklusive der Information der Bevölkerung	JSD	15.5153.03
30.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Sebastian Kölliker und Konsorten betreffend Nutzung der Plaza im Kasernenhauptbau	PD	17.5142.02
31.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Jo Vergeat und Konsorten betreffend aktives Stimm- und Wahlrecht für 16-jährige	PD	19.5161.02
32.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Danielle Kaufmann und Konsorten betreffend Basel pro Klima: Pariser Klimaabkommen einhalten	WSU	19.5145.02
33.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion David Wüest-Rudin und Konsorten betreffend einer finanziellen Belastung des C02-Ausstosses des Flugverkehrs am Euroairport via Flughafentaxe	WSU	19.5153.02
34.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Raphael Fuhrer und Konsorten betreffend Lärm- und Klimaschutz durch gute Zugsverbindungen	WSU	19.5154.02
35.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten betreffend einer Abfallvermeidungsstrategie, einer Erfüllung geschlossener und funktionierender Recyclingkreisläufe und eines Plastikverbots im Kanton Basel-Stadt – die Zweite	WSU	19.5189.02

36.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Alexandra Dill und Konsorten betreffend Basel pro Klima: Massnahmen zur besseren Durchlüftung der Stadt und zur Verbesserung des Luftklimas		BVD	19.5146.02
37.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Thomas Grossenbacher und Konsorten für einen wirkungsvolleren Baumschutz im Kanton Basel-Stadt		BVD	19.5151.02
38.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Sasha Mazzotti und Konsorten betreffend Basel pro Klima: Erhalt und Erhöhung der Biodiversität		GD	19.5144.02
39.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Sasha Mazzotti und Konsorten betreffend Basel pro Klima: Erhalt und Erhöhung der Biodiversität		JSD	19.5138.02
40.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Lea Steinle und Konsorten betreffend Umsetzung der Istanbulkonvention: Bereitstellung von ausreichenden Plätzen im Frauenhaus und Sicherung von dessen Finanzierung		JSD	19.5070.02
41.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend Racial/Ethnic Profiling bei Polizeikontrollen		JSD	
42.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend bezahlbar wohnen am Schorenweg - dank Kanton und Wohngenossenschaften		FD	19.5160.02
43.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Jörg Vitelli und Konsorten betreffend Basel pro Klima: Bahnreisen statt Flugreisen von Mitarbeitenden des Kantons Basel-Stadt und seiner Beteiligungen		FD	19.5147.02

Überweisung an Kommissionen

44.	Ratschlag zu einer Teilrevision des Gebäudeversicherungsgesetz vom 22.03.1973 betreffend Haftungsbegrenzung pro Gebäude im Falle eines Hagel-Extremereignisses (neuer § 20 Abs. 7)	**BRK**	FD	19.0640.01
45.	Ratschlag Ausgabenbewilligung Neubauten für die Erweiterung der Primarschule Wasgenring	**BRK**	BVD	19.0809.01
46.	Ratschlag betreffend Einführung einer Dokumentationspflicht unterirdischer Anlagen – Neue Bestimmung § 46a im kantonalen Bau- und Planungsgesetz sowie Bericht zum Anzug Raphael Fuhrer und Konsorten	**BRK**	BVD	19.0613.01 17.5024.02
47.	Ratschlag betreffend Realisierung und Ausbau Multifunktionalität Theatersaal Berufsfachschule Basel. Ausgabenbewilligung für die Realisierung	**BRK**	BVD	19.1075.01
48.	Ratschlag Übertragung von vier Staatsliegenschaften vom Verwaltungs- ins Finanzvermögen (Entwidmung) und von vier Staatsliegenschaften vom Finanz- ins Verwaltungsvermögen (Widmung)	**BRK**	FD	19.1082.01
49.	Ratschlag zu einer Änderung des § 87 des Gesetzes betreffend die Organisation der Gerichte und der Staatsanwaltschaft (Gerichts-organisationsgesetz, GOG)	**JSSK**	GerR	19.5320.01
50.	Petition P400 "Gegen Schulabschlussreisen mit dem Flugzeug an Gymnasien"	**PetKo**		19.5330.01
51.	Petition P401 "Erhöhung der Sozialhilfe im Kanton Basel-Stadt"	**PetKo**		19.5367.01
52.	Bericht des Regierungsrates zur Sanierung und teilweise Umgestaltung des Margarethenparks sowie Bericht zum Anzug Ursula Metzger und Konsorten	**UVEK**	BVD	19.0840.01 14.5529.04
53.	Bericht und Ratschlag betreffend Kantonale Gesetzesinitiative "Stadtbelebung durch vernünftige Parkgebühren"	**UVEK**	BVD	19.0883.01

54.	Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität. Vergabe eines bedingt rückzahlbaren, zinslosen Darlehens an die Industriellen Werke Basel (IWB) für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend. Anpassung des kantonalen Umweltschutz-gesetzes sowie Beantwortung von zwei Motionen und drei Anzügen	**UVEK**	WSU	19.0926.01 19.0931.01 17.5064.04 17.5070.03 16.5274.03 17.5063.03 16.5169.03
55.	Ausgabenbericht für die "Gesamtkoordination Fuss- und Veloverkehr"	**UVEK**	BVD	19.0976.01
56.	Klimaneutrale Verwaltung Basel-Stadt: Die Kantonale Verwaltung auf dem Weg zur 2000 Watt-Gesellschaft	**UVEK**	WSU	07.1825.08
57.	Bericht über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2018	**UVEK**	WSU	19.1020.01
58.	Ratschlag zur Umgestaltung von Rümelinsplatz sowie Schnabel- und Münzgasse zu einem lebendigen und anziehenden innerstädtischen Begegnungsort im Zuge notwendiger Erhaltungsarbeiten	**UVEK**	BVD	19.0665.01
59.	Ratschlag betreffend BaselArea – Staatsbeiträge für die Periode 2020 bis 2023. *Partnerschaftliches Geschäft*	**WAK**	WSU	19.0764.01
60.	Bericht Nr. 19.0845.01 über die Lehrstellensituation und die Situation im Bereich der beruflichen Nachholbildung im Kanton Basel-Stadt 2018	**BKK**	ED	19.0845.01
61.	Ratschlag betreffend den Ausbau der Digitalisierung der Volksschulen und des Zentrums für Brückenangebote Basel-Stadt	**BKK**	ED	19.0314.01
62.	Ratschlag betreffend Staatsbeiträge für die offene Kinder- und Jugend-arbeit für die Jahre 2020 bis 2023	**BKK**	ED	19.0361.01
63.	Ratschlag Staatvertrag zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt über die Abgeltung kultureller Zentrumsleistungen (Kultur-vertrag) und Umsetzung im Kanton Basel-Stadt. *Partnerschaftliches Geschäft*	**BKK**	PD	19.1152.01
64.	Ratschlag Staatsbeiträge an vier Trägerschaften im Suchtbereich des Kantons Basel-Stadt für die Jahre 2020 bis 2023	**GSK**	GD	19.1097.01
65.	Ratschlag zu einer Teilrevision Gesundheitsgesetzes (GesG) des Kantons Basel-Stadt sowie Bericht zur Motion Annemarie Pfeifer und Konsorten betreffend Jugendschutz auf E-Zigis & Co ausweiten	**GSK**	GD	19.0917.01 18.5291.03
66.	Ausgabenbericht Staatsbeitrag des Kantons Basel-Stadt an den Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) und die Infobest Palmrain für die Jahre 2020 bis 2022	**RegioKo**	PD	19.0329.01
67.	Rücktritt von Verena Schmid-Lüpke als Leitende Jugendanwältin per 31. Mai 2020	**WVKo**		19.5352.01
68.	Rücktritt von Dr. Christoph Karli als Richter am Sozialversicherungsgericht per 31. Dezember 2019	**WVKo**		19.5376.01

An den Parlamentsdienst zur späteren Traktandierung

69.	Antrag Joël Thüring auf Einreichung einer Standesinitiative zur Kündigung der "Härtefallklausel"	19.5377.01
70.	Motionen:	
	1. Beat Braun und Konsorten betreffend "Smart School" Strategie	19.5312.01
	2. Beat Leuthardt und Konsorten betreffend Ja zur intelligenten Verkehrsplanung im Kannenfeld / Bachgraben / Hegenheimer-Quartier (Bachgrabentram, "Parc des Carrières" und Stadtautobahn Nordwest)	19.5319.01
	3. Toya Krummenacher und Alexander Gröflin betreffend Wiedereingliederung der Basler Verkehrsbetriebe in die kantonale Verwaltung	19.5322.01
	4. Luca Urgese betreffend faire Vernehmlassungsfristen	19.5337.01

	5. Sarah Wyss betreffend die KIS muss im Akut-Spital bleiben – jetzt muss der Kanton handeln		19.5343.01
	6. Kaspar Sutter und Konsorten betreffend Ausbau Elsässerbahn nur mit Überdeckung und S-Bahn-Station Morgartenring		19.5368.01
71.	Anzüge:		
	1. Beatrice Isler und Konsorten betreffend geplante Obsoleszenz		19.5313.01
	2. Katja Christ und Konsorten betreffend Smart City Stadtmöblierung mit Solarbänken und –tischen		19.5321.01
	3. Barbara Heer und Konsorten betreffend Verlängerung Tagesöffnungszeiten öffentlicher Gartenbäder		19.5318.01
	4. Sarah Wyss betreffend Quartiertreffpunkt im Quartier behalten		19.5342.01
	5. Sarah Wyss und Konsorten betreffend Verbesserung der Situation der pflegenden Angehörigen		19.5365.01
	6. Elisabeth Andrea Knellwolf und Konsorten betreffend Ergänzung der Prävention gegen Littering etc. durch Anpassung der Bussen		19.5372.01
72.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Sebastian Kölliker und Konsorten betreffend kulturelle und gastronomische Zwischennutzung beim Birsig-Parkplatz	BVD	17.5258.02
73.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Stephan Luethi-Brüderlin und Konsorten betreffend Aktenzeichen "Tram- und Businfotafeln im Bahnhof SBB" nach wie vor ungelöst	BVD	17.5188.02
74.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Andreas Zappalà und Konsorten betreffend Anstellungsbedingungen höchstes Kader nach privatrechtlichen Grundsätzen	FD	19.5187.02
75.	Stellungnahme des Regierungsrates zur Motion Lea Steinle und Konsorten betreffend Verlängerung des Vaterschaftsurlaubs für Kantonsangestellte	FD	19.5199.02
76.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Sarah Wyss und Konsorten betreffend Gebührengleichheit bei der Einbürgerung von Partner/innen in eingetragener Partnerschaft lebender Personen mit Ehepartner/innen	JSD	19.5133.02

Kenntnisnahme

77.	Rücktritt von Jürg Meyer als Mitglied des Grossen Rates per 31. Januar 2020		19.5355.01
78.	Rücktritt von Beatriz Greuter als Mitglied der Wahlvorbereitungs-kommission		19.5356.01
79.	Stand und Entwicklung der Immissionen nichtiosierender Strahlung (NIS) im Jahr 2018	WSU	12.1105.05
80.	Lagebericht und Jahresrechnung der Gebäudeversicherung Basel-Stadt für das Jahr 2018	FD	19.0908.01
81.	Geschäftsbericht 2018 der Basler Kantonalbank	FD	19.0961.01
82.	Berichterstattung 2018 über die Pensionskasse Basel-Stadt	FD	19.1093.01
83.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Jörg Vitelli und Konsorten betreffend sichere Velolösung an der Tramhaltestelle Wiesenplatz (stehen lassen)	BVD	17.5369.02
84.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Brigitta Gerber und Konsorten betreffend Stopp der Lichtverschmutzung auch in Basel-Stadt (stehen lassen)	WSU	10.5203.06
85.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Tanja Soland und Konsorten betreffend Pilotversuch zum kontrollierten Verkauf von Cannabis (stehen lassen)	GD	10.5204.05

86.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Eveline Rommerskirchen und Konsorten betreffend Sanierung der Chemiemülldeponie Kesslergrube in Grenzach-Wyhlen (stehen lassen)	WSU	14.5687.03
87.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Otto Schmid und Konsorten betreffend 50-Meter-Schwimmbecken in der Region Basel (stehen lassen)	ED	17.5132.02
88.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Claudio Miozzari und Konsorten betreffend Ratschläge pro Förderungsbereich in der Abteilung Kultur (stehen lassen)	PD	18.5031.02
89.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Mark Eichner und Konsorten betreffend Gewerbeflächen für klassische Handwerksbetriebe auf dem Hafenareal (stehen lassen)	WSU	14.5672.03
90.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Erich Bucher und Konsorten betreffend effektive und kosteneffiziente Tagesstrukturen (stehen lassen)	ED	14.5563.03
91.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend die Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente (stehen lassen)	WSU	10.5242.05
92.	Schreiben des Regierungsrates zum Anzug Anita Lachenmeier und Konsorten betreffend Velogegenverkehr im Claragraben zwischen Riehenstrasse und Claraplatz (stehen lassen)	BVD	15.5416.03
93.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Jeremy Stephenson betreffend Bauen in den Wintermonaten	BVD	19.5127.02
94.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Sarah Wyss betreffend Cargo sous terrain	BVD	19.5122.02
95.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Beda Baumgartner betreffend Mindestlöhne in den Basler Orchestern	PD	19.5107.02
96.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Mustafa Atici betreffend Chancengerechtigkeit für die Berufsbildung	ED	19.5123.02
97.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Beatrice Messerli betreffend hindernisfreier Zugang zu Schulhäusern der Volksschule	FD	19.5121.02
98.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Christian Griss betreffend Kosten des Staatskalenders Basel-Stadt	PD	19.5150.02
99.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Franziska Roth betreffend genügend Schulraum für unsere Kinder	ED	19.5120.02
100.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Erich Bucher betreffend QS Ranking 2019 – Universität Basel	ED	19.5148.02
101.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Tanja Soland betreffend Ausmass und Wirkung von Steuersubventionen für energetische Gebäudesanierungen	FD	19.5171.02
102.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Beda Baumgartner betreffend Ausmass und Wirkung von Steuerverlusten durch Verrechnung von Betriebsverlusten mit der Grundstückgewinn-steuer bei juristischen Personen	FD	19.5172.02
103.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Nicole Amacher betreffend bisherigen und künftigen Steuerausfällen durch Entlastung des Kapitals	FD	19.5179.02
104.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Georg Mattmüller betreffend Ausmass der Steuerhinterziehung	FD	19.5180.02
105.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Edibe Gölgeli betreffend Ausmass und Wirkung von Steuervergünstigungen	FD	19.5193.02
106.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Michelle Lachenmeier betreffend kongruente Regelungen für Assistenzbeiträge für Menschen mit Behinderung	WSU	19.5220.02
107.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Jérôme Thiriet betreffend Velodiebstähle im Kanton Basel-Stadt	JSD	19.5226.02

108.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Roger Stalder betreffend Statistik Bussen nach Herkunft	JSD	19.5198.02
109.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Kaspar Sutter betreffend Ausmass des geplanten Systemwechsels bei der Eigenmietwertbesteuerung auf die Steuereinnahmen	FD	19.5181.02
110.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Kerstin Wenk betreffend Eintritt in den Kindergarten	ED	19.5219.02
111.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage René Brigger betreffend Aufwertung der Grünanlage Spülweiher Ecke Jakobsbergerstrasse / Reinacherstrasse	BVD	19.5227.02
112.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Seyit Erdogan betreffend Zukunft der Arbeitsplätze in der Gemeinschaftszollanlage Basel/Weil am Rhein-Autorbahn	WSU	19.5310.02
113.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Sarah Wyss betreffend Kostentransparenz für Patient/innen	GD	19.5201.02
114.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Ursula Metzger betreffend Abendbeleuchtung Liesbergermätteli	BVD	19.5276.02
115.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Stephan Luethi-Brüderlin betreffend Velostreifen längs der Haltestelle Heuwaage	BVD	19.5256.02
116.	Schreiben des Regierungsrates zur Schriftlichen Anfrage Beatriz Greuter betreffend hindernisfreie Übergänge an der Dornacherstrasse	BVD	19.5277.02

Anhang C: Neue Vorstösse

Antrag auf Einreichung einer Standesinitiative

1. Antrag auf Einreichung einer Standesinitiative betreffend Abschaffung der "Härtefallklausel" 19.5377.01

Am 28. November 2010 hat das Schweizer Stimmvolk die Ausschaffungsinitiative der SVP angenommen und damit in der Verfassung festgehalten, dass delinquente Ausländerinnen und Ausländer nach einer Verurteilung bei den in der Initiative angeführten Strafen automatisch ausgeschafft werden.

Die sogenannte "Härtefallklausel", welche mit Artikel 66a Abs. 2 StGB eingeführt wurde, sollte den Gerichten einen Spielraum beim Entscheid öffnen, ob eine Verurteilung wegen einer Katalogtat nach Artikel 66a Abs. 1 StGB mit einer obligatorischen Landesverweisung verbunden werden soll. Die Bestimmung ist jedoch lediglich als Ausnahme vorgesehen und soll v.a. nur dann zum Tragen kommen, wenn eine Landesverweisung für die betroffenen ausländischen Personen einen schweren Härtefall bedeutet.

Obschon das Bundesparlament im Gesetz festgeschrieben hat, dass diese Härtefallklausel wirklich nur "ausnahmsweise" angewendet werden darf, zeigt sich in der Praxis, dass sich die Gerichte meistens daran nicht halten und die neuen Bestimmungen nicht konsequent umgesetzt werden.

So belegt die Statistik des Bundes aus dem Jahre 2018, dass die Gerichte das Gesetz unterlaufen haben und nur in 71% der Fälle, in denen das Gesetz eine obligatorische Landesverweisung verlangt, auch wirklich eine solche verhängt haben.

Zwischenzeitlich kritisieren führende Strafrechtsprofessoren und Politiker die lasche Haltung der Gerichte. Die Kritik der SVP in diesem Punkt teilt gar SP-Ständerat und Rechtsprofessor Daniel Jositsch. So sagte er bei der Präsentation der Zahlen durch den Bund gegenüber der NZZ im Juni 2019 zu dieser hohen Härtefall-Quote: "Von Ausnahmen kann da nicht mehr die Rede sein, damit unterlaufen die Gerichte das Gesetz." Das Ganze ärgere ihn persönlich, betont Jositsch. "Ich habe den Leuten im Abstimmungskampf immer wieder versprochen, diese Klausel werde wirklich nur in extremen Ausnahmefällen angewendet."

Auch FDP-Ständerat Philip Müller, welcher sich stets für eine "pfefferscharfe" Umsetzung der Ausschaffungsinitiative aussprach, hielt schon im Jahr 2018 fest, dass die Judikative "den Gesetzgeber und letztlich das Volk nicht ernst nehme" (BLICK vom 12.9.2018).

Es zeigt sich somit, dass die vom Bundesparlament beschlossene Härtefallklausel nicht praktikabel ist und den Gerichten einen Ermessensspielraum gibt, welcher mit dem Willen des Volkes durch die Annahme der Ausschaffungsinitiative nicht vereinbar ist.

Gestützt auf Artikel 160 Absatz 1 der Bundesverfassung wird der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt deshalb eingeladen, folgende Standesinitiative zuhanden der Bundesversammlung einzureichen: Die sogenannte Härtefallklausel (Art. 66a Abs. 2 StGB) ist abzuschaffen.

Joël Thüring

Motionen

1. Motion betreffend "Smart School" Strategie 19.5312.01

Im April 2018 wurde vom Regierungsrat die Strategie "Smart City Basel" veröffentlicht. Im Zuge dieser Strategie sollen digitale Technologien und Daten für die nachhaltige Entwicklung unseres Kantons gezielt eingesetzt werden.

Dagegen ist die Digitalisierung in den Schulen nicht weit fortgeschritten. Insbesondere besteht Nachholbedarf in den Bereichen:

- Informations- und Kommunikationstechnologie-Infrastruktur, z.B. WLAN im Schulgebäude, Breitbandanschluss, Einsatz mobiler Endgeräte etc.
- Pädagogische Konzepte verknüpft mit digitalen Lerninhalten, wie z.B. interaktive Lernumgebungen, digitale Lerninhalte etc.
- Digitale Verwaltungsprozesse

- Aus- und Weiterbildung von Lehrkräften und Schulleitungen, z.B. Weiterbildungen in Digitalisierung, Multiplikation von Wissen im innerschulischen Rahmen etc.

Eine "Smart School"-Strategie muss demnach Infrastruktur, digitale/interaktive Lerninhalte, pädagogische Konzepte und Aus- und Weiterbildung unserer Lehrkräfte verknüpfen. Im Sinne der "Smart City Basel"-Strategie soll sie für die Bildung gewinnbringend sein und gleichzeitig Entlastung bei administrativen Prozessen schaffen. Letzteres sowohl innerhalb der einzelnen Schulen wie auch in Zusammenarbeit mit Verwaltung und Behörden.

Die Unterzeichneten beauftragen deshalb den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, dem Grossen Rat innert eines Jahres eine Digitalisierungsstrategie "Smart School" für die Schulen zu unterbreiten, welche die obigen Erwägungen miteinbezieht, inkl. einem Realisierungsplan sowie die daraus entstehenden Kosten.

Beat Braun, Stephan Mumenthaler, Christian C. Moesch, Balz Herter, Martina Bernasconi, Mark Eichner, Luca Urgese, Andreas Zappalà, Erich Bucher, David Jenny, Christophe Haller

2. Motion betreffend Ja zur intelligenten Verkehrsplanung im Kannenfeld / Bachgraben / Hegenheimer-Quartier (Bachgrabentram, "Parc des Carrières" und Stadtautobahn Nordwest) 19.5319.01

Im Kanton Basel-Landschaft gelten Volksaufträge für eine sichere Veloverbindung vom Basler Bachgraben zum Allschwiler Grabenring (Ausgabenbewilligung vom 17.4.2018, Landratsvorlage 2018/445) sowie eine Entlastung von Allschwil. Abgelehnt wurde jedoch insbesondere jeglicher weiterführende Autobahnstrang von Allschwil nach Binningen und darüber hinaus (Nein zu "Elba").

Demgegenüber ist das Bachgrabentram in weite Ferne gerückt. Dies, obwohl intelligente Tramverlängerungen ebenso wie die Förderung des Velo- und Fussverkehrs dringlich sind, um den Klima- und Luftreinhaltezielen entgegenzukommen.

Das Bachgrabentram wurde u.a. in Aussicht gestellt zur Beseitigung der heute schlechten OeV-Erreichbarkeit des geplanten "Parc des Carrières". Der entsprechende Ratschlag erhielt exakt wegen solcher Aussagen eine breite Zustimmung. Dieses neue Tram aus Richtung Kannenfeld - Luzernerring / Hegenheimerstrasse in Richtung Bachgraben - Allschwil ist denn auch im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit enthalten.

Allerdings gilt das Bachgrabentram mittlerweile laut Angaben aus dem Umfeld des BVD als nicht prioritär. Zu Deutsch: Es ist auf die lange Bank geschoben.

Dies verändert die gesamte Sachlage. Einseitig den Nordtangenten-Zubringer zu planen, während Tram/Velo vernachlässigt wird, führt zu Mehrbelastungen im Gebiet Kannenfeld/Flughafenstrasse - Wasenboden/Luzernerring - Burgfelderstrasse/Hegenheimerquartier - Bachgraben/Allschwil. Autoverkehr wird von der Schiene zurück auf die Strasse verlagert. Solche Mehrbelastungen können den betroffenen Quartieren nicht zugemutet werden.

Die vorliegende Motion fordert daher vom Regierungsrat, die Planung der Stadtautobahn Nordwest ("Nordtangentenzubringer") im Kanton Basel-Stadt (auch unterirdisch) und der damit erweiterten Strassenkapazitäten einstweilen zu sistieren und erst dann wieder aufzunehmen, wenn:

a) das Tramangebot im Bachgrabengebiet unter Anbindung des "Parc des Carrières" zur Verfügung steht.

b) zeitgleich Velo-Verbindungen konfliktfrei mit Tram, Zufussgehenden und MIV zur Verfügung stehen.

c) sich die Planung trotz Tramangebot und flankierender Massnahmen gebieterisch aufdrängt.

d) die Planung das Naherholungsgebiet "Parc des Carrières" in keiner Weise beeinträchtigt.

Beat Leuthardt, Raphael Fuhrer, Barbara Wegmann, Harald Friedl, Beatrice Messerli, Oliver Bolliger, Jürg Stöcklin, Lea Steinle, Tonja Zürcher, Stephan Luethi-Brüderlin, Michelle Lachenmeier, Thomas Grossenbacher, Jérôme Thiriet, Jo Vergeat

3. Motion betreffend Wiedereingliederung der Basler Verkehrsbetriebe (BVB) in die kantonale Verwaltung 19.5322.01

Seit der Auslagerung der Basler Verkehrsbetriebe kommen diese nicht aus den Schlagzeilen. Auch der Grosse Rat musste sich immer wieder mit den BVB auseinandersetzen. Viele Parlamentarier und Parlamentarierinnen kommen zum Schluss: "So kann es nicht weitergehen!". Diese Motion bezweckt nicht, die absolute Aussage zu treffen, dass vor der Auslagerung alles besser bzw. korrekt und perfekt war. Aber die Geschehnisse der letzten Jahre zeigen eindrücklich auf, dass die BVB sich immer weiter von den Nutzerinnen und Nutzern, der Verwaltung und leider auch der Politik entfernt haben. Die Basler Verkehrsbetriebe müssen wieder näher an die kantonale Exekutive und Legislative rücken, um ihrem Auftrag gerecht zu werden. Mit der Definition einer "Unternehmensphilosophie" bzw. Leitlinie könnte eine gesunde Balance zwischen öffentlichem Zweck und Rentabilität festgelegt werden.

Daher fordern die Motioriärin und der Motionär die Wiedereingliederung der BVB in die kantonale Verwaltung mit folgenden Eckzielen:

- Die Führungsverantwortung obliegt dem Regierungsrat, d.h. der Verwaltungsrat entfällt.
- Die Aufsicht und die Oberaufsicht liegen beim Grossen Rat und seinen Kommissionen.

- Eine gewisse finanzielle Flexibilität könnte z.B. über Globalbudgets ermöglicht werden.
- Die Beschäftigten der BVB sind nach den rechtlichen Bestimmungen des Personal- und Lohngesetzes des Kantons Basel-Stadt angestellt.

Toya Krummenacher, Alexander Gröflin

4. Motion betreffend faire Vernehmlassungsfristen

19.5337.01

Das Vernehmlassungsverfahren ist ein wichtiger Bestandteil des Gesetzgebungsprozesses. Es dient gemäss § 53 der Kantonsverfassung der Mitwirkung aller interessierten Personen an Vorhaben von allgemeiner Tragweite.

Die ordentliche Vernehmlassungsfrist beträgt heute gemäss § 4 der Verordnung über das Vernehmlassungsverfahren mindestens zwei Monate. Diese Frist ist, wenn man die Meinungsbildungsprozesse von Parteien und Verbänden kennt, äusserst anspruchsvoll. So ist zu bedenken, dass dabei jeweils ehrenamtlich engagierte Personen involviert sind, welche die Unterlagen ausserhalb ihrer Arbeitszeit bearbeiten. Diese Personen benötigen Zeit für die Lektüre der Unterlagen und eine allfällige Konsultation von Fachpersonen, besteht eine Kommission, sind zudem Sitzungstermine zu finden.

Vor diesem Hintergrund ist eine Vernehmlassungsfrist von zwei Monaten ohnehin schon sehr kurz bemessen. Sowohl der Kanton Basel-Landschaft als auch der Bund sehen eine Mindestfrist von drei Monaten vor. Liegt die Frist zudem noch teilweise in den Ferien, verkürzt sich die Frist faktisch entsprechend, da die entsprechenden Gremien in dieser Zeit nicht tagen.

Ein aktuelles Beispiel: Am 2. Juli 2019 beschloss der Regierungsrat, den Teilrichtplan Energie in Vernehmlassung zu geben. Publiziert wurde dieser Beschluss am 8. Juli. Die Vernehmlassungsfrist wurde auf den 6. September festgelegt. Berücksichtigt man die Tatsache, dass vom 29. Juni bis am 10. August Sommerferien sind, verbleibt für die Erarbeitung der Vernehmlassung faktisch der Zeitraum vom 12. August bis am 6. September, also vier Wochen.

Für ein politisches Geschäft von dieser Tragweite ist eine solch kurze faktische Vernehmlassungsfrist nicht nur unseriös, sondern auch unfair gegenüber den am Vernehmlassungsverfahren beteiligten Organisationen, welchen dadurch die Zeit fehlt, um sich vertieft mit der Materie auseinanderzusetzen und sich eine fundierte Meinung zu bilden. Darunter leidet letztendlich die Qualität des Gesetzgebungsverfahrens.

Das Bundesgesetz über das Vernehmlassungsverfahren sieht aus ebendiesem Grund entsprechende Fristverlängerungen vor. So wird nach Art. 7 Abs. 3 die Mindestfrist verlängert, wenn Ferien- und Feiertage betroffen sind. Es versteht sich von selbst, dass für dringende Fälle eine Ausnahmeregelung vorzusehen ist.

Der Motionär fordert deshalb im Sinne der vorstehenden Ausführungen, die Verordnung über das Vernehmlassungsverfahren innert eines Jahres wie folgt anzupassen:

1. Die ordentliche Vernehmlassungsfrist ist auf drei Monate zu verlängern.
2. Einen Fristenstillstand während den Schulferien vorzusehen.
3. Eine Ausnahme für dringliche Fälle vorzusehen.

Luca Urgese

5. Motion betreffend die KIS muss im Akut-Spital bleiben – jetzt muss der Kanton handeln

19.5343.01

Die Kriseninterventionsstelle (KIS), betrieben durch die Universitäre psychiatrische Kliniken (UPK) - eingemietet in Räumlichkeiten des Universitätsspitals Basel (USB) - bietet Menschen, welche sich akut in einer Krise befinden, Platz. Erwachsene erhalten dort Unterstützung in akuten Krisensituationen, sei es bei Schlafstörungen, Ängsten, Suizidgedanken, Depressionen oder in sozialen Notsituationen.

Die Abteilung bietet einen niederschwelligen und entstigmatisierenden Zugang zu psychologischer und psychiatrischer Hilfe an sowie sozialarbeiterische Dienste. Zudem können auf dieser Abteilung weitere Abklärungen getroffen oder aufgegleist werden. Als Aussenstation der UPK bildet sie zudem eine Brücke zwischen somatischer und psychiatrischer Behandlung. Diese Brücke ist besonders wichtig, da eine Mehrzahl der Patientinnen und Patienten eine Komorbidität aufweist. In Fachkreisen ist unbestritten, dass die KIS eine wichtige Funktion wahrnimmt. Durchschnittlich bleiben die Patientinnen 5-7 Tage auf dieser Abteilung. Weiter ist es auch so, dass durch die KIS Folgekosten vermieden respektive reduziert werden können.

Nun musste das USB aufgrund von Bauarbeiten den Vertrag mit der UPK vorsorglich auf Ende 2020 kündigen. Eine Ersatzlösung ist dem Wissen nach von der Motionärin noch keine unterzeichnet worden.

Wie alle Spitäler steht das USB unter Kostendruck. Fürs USB ist es finanziell wenig lukrativ, Räumlichkeiten an die UPK zu vermieten, wenn sie dafür nicht angemessen entschädigt werden. Respektive ist es für das USB - gerade auch im Hinblick auf die eher eng bemessenen räumlichen Kapazitäten und die anstehenden Bauarbeiten - aus finanzieller Sicht, ein Minusgeschäft, die UPK als Mieterin zu haben und den Platz nicht für die Akutsomatik nutzen zu können. Für die UPK wiederum ist es mit dem aktuellen Tarif kaum möglich, Räumlichkeiten zum Marktpreis beim USB zu mieten.

Weil die KIS aus den genannten Gründen eine einzigartige Bedeutung in der psychiatrischen Versorgung der Region Basel hat, bittet die Motionärin den Regierungsrat, für die Leistungsperiode der gemeinwirtschaftlichen Leistungen 2022-2024 (nach Art. 49, Abs. 3 KVG) für die UPK so zu erhöhen, dass sich die UPK zu Marktpreisen in einer akut-somatischen Abteilung beim USB einmieten kann. Durch das Betreiben der KIS soll weder für die UPK noch für die KIS finanzieller Verlust bedeuten. Die Höhe des Betrags beläuft sich auf einen mittleren sechsstelligen Betrag. Er soll zusätzlich zu den bisherigen GWL an die UPK ausgerichtet werden und für die Betreibung der KIS in den Räumlichkeiten des USB zweckbestimmt sein. Für das Jahr 2021 wird der Regierungsrat gebeten, eine Sonderregelung im Sinne der Motionärin zu finden.

Sarah Wyss

6. Motion betreffend Ausbau Elsässerbahn nur mit Überdeckung und S-Bahn-Station Morgartenring 19.5368.01

Die Elsässerbahn führt quer durch Basel West und damit durch dicht bewohntes Gebiet. Diese Infrastruktur ist verkehrspolitisch notwendig, da sie für den Personen- als auch den Güterverkehr eine wichtige Funktion wahrnimmt. Das Eisenbahn-Trassee hat aber eine stark trennende Wirkung für die Quartiere, und die Bevölkerung ist dem Lärm und Störfallrisiko ausgesetzt.

Zurzeit suchen die SBB einen Generalplaner, um einen durchgehenden 4m-Korridor auf dem Gleisbogen vom Bahnhof St. Johann zum Bahnhof SBB zu realisieren. Dies wird zu grossen Bauarbeiten und entsprechenden Störungen in den Quartieren führen.

Gleichzeitig wird damit die Kapazität um 56% erhöht. Heute liegt die Kapazitätsgrenze bei 16 Zugspaaren pro Stunde, in Zukunft bei 25. Durch die erhöhte Kapazität werden der Lärm und auch das Störfallrisiko für die Bevölkerung zunehmen.

Der Kanton Basel-Stadt soll seine Zustimmung zu diesem Ausbau an die Bedingungen knüpfen, dass gleichzeitig der Lärm- und Bevölkerungsschutz verbessert wird. Gleichzeitig soll mit einer Überdeckung der gesamten Strecke die stadttrennende Wirkung des Bahntrassees aufgehoben und damit neue Lebens- und Freiflächen gewonnen werden.

Im Zusammenhang mit diesen Arbeiten sind auch die notwendigen Vorinvestitionen für das Herzstück zu leisten, damit die betroffenen Quartiere nicht innert 10-15 Jahren zweimal eine mehrjährige Grossbaustelle erhalten.

Damit auch die Bevölkerung einen direkten Vorteil von diesem Ausbau hat, ist der Ausbau zwingend mit der Realisierung der S-Bahn-Haltestelle «Morgartenring» zu verknüpfen.

Der Grossrat fordert deshalb vom Regierungsrat, dass er den Ausbau der Elsässerbahn zum 4m-Korridor nur dann unterstützt, wenn die SBB gleichzeitig mit dem 4m-Ausbau die S-Bahn-Haltestelle «Morgartenring» realisiert und die gesamte Strecke vom Zolli (Brücke Oberwilerstrasse) bis zum Kannenfeldplatz überdeckt wird.

Kaspar Sutter, Beda Baumgartner, Harald Friedl, Nicole Amacher, Christophe Haller, Lorenz Amiet, Edibe Gölgeli, Georg Mattmüller

Anzüge

1. Anzug betreffend geplante Obsoleszenz 19.5313.01

Nach der Ausrufung des Klimanotstands im Kanton Basel-Stadt, sollten wir endlich auch etwas Verbindliches tun. Die Umweltverschmutzung schreitet täglich fort, in den Medien sind die Themen Umweltverschmutzung, Mikroplastik, Trinkwasser, Ressourcenverschwendung omnipräsent – die Sorgen der Bevölkerung bestehen zu Recht, denn wir alle möchten unseren Kindern einen lebenswerten Planeten hinterlassen und nicht eine wüste Müllhalde.

Ein Thema, welchem bis anhin kaum Beachtung zukommt, ist die "geplante Obsoleszenz".

Die geplante Obsoleszenz ist eine Strategie, in der die frühzeitige Alterung oder der Totalausfall eines Produkts vom Hersteller geplant und konzeptionell vorgesehen ist. Ein bekanntes Beispiel für die beabsichtigte Verkürzung der Lebensdauer von Produkten sind Drucker und Druckerpatronen, die das Ende ihrer Lebensdauer oft nicht nach tatsächlichem Verbrauch oder tatsächlicher Nutzung, sondern nach vom Hersteller festgelegten Seitenzahlen oder Zeiträumen erreichen. Als weitere Beispiele veranschaulichen Glühlampen, elektronische Unterhaltungsgeräte oder Haushaltgeräte die geplante Obsoleszenz.

Mit dem heutigen Wissen und der heutigen technischen Möglichkeiten, müsste eigentlich das Gegenteil angestrebt werden – den Einsatz von nachhaltigem Design, mit nachhaltiger Bauteilauswahl und mit ressourcenschonendem Rohstoffeinsatz. Lebenszyklen von Gebrauchsgegenständen müssten verlängert, Reparaturen gefördert und ein nachhaltiges Obsoleszenz-Management eingeführt werden.

Warum ist ein Produktelebenszyklus so kurz? Wo kann letzterer verlängert werden? Warum hat ein Fernsehgerät eine eingebaute Lebensdauer?

Weitere offene Fragen sind:

Wird in der Kantonalen Verwaltung darauf geachtet, bewusst Produkte/Geräte mit langer Lebensdauer zu kaufen? Wie geht die Kantonale Verwaltung mit Ressourcen um? Wo gibt es noch Wegwerfartikel, die man problemlos durch lang haltbare Artikel ersetzen könnte? Wie steht es mit der Vorbildfunktion der Kantonalen Verwaltung als grösster Arbeitgeber unseres Kantons?

Gibt es in unserem Kanton gesetzgeberische Möglichkeiten, Hersteller zu zwingen, die Garantiefristen für ihre Produkte zu verlängern?

Die Anzugstellenden bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- ob ein Obsoleszenz-Management in der Kantonalen Verwaltung bereits eingeführt ist;
- ob es möglich ist, das Bewusstsein für einen ressourcenschonenden Umgang mit allen Dingen nicht nur anzuregen, sondern komplett und strikte einzuführen;
- sowie Gesetze anzudenken, welche die geplante Obsoleszenz möglichst verhindern.

Beatrice Isler, Andrea Elisabeth Knellwolf, Felix Meier, Christian Griss, Balz Herter, Remo Gallacchi, Thomas Widmer-Huber, Oswald Inglin

2. Anzug betreffend Smart City Stadtmöblierung mit Solarbänken und –tischen 19.5321.01

Wollen wir unsere Stadt smarter machen, sind Bänke und Tische mit integrierten Sonnenkollektoren, die das gesammelte Sonnenlicht in sauberen Strom verwandeln, eine für unsere Bevölkerung genauso wie für den Tourismus ein toller Mehrwert. Stadtmöblierung ist ein einfacher Einstieg in eine Welt der intelligenten Städte. Ob tagsüber oder nach Sonnenuntergang, die Solarbank kann jederzeit Energie liefern. Die Solarsitzbank funktioniert autark ohne zusätzliche Stromzufuhr. Diese nachhaltig erzeugte Energie kann auf vielfältige Weise genutzt werden. Mit einem stimmigen und modernen Design fügen sie sich ideal in die Landschaft ein. Man kann die gewonnene Sonnenenergie kostenlos nutzen und gleichzeitig ein bisschen entspannen. Die eingebauten Solarmodule sind robust und speziell für den Einsatz in öffentlichen Bereichen konzipiert. Die Panels bestehen meist aus separaten Teilen, die unabhängig voneinander arbeiten, was bedeutet, dass nicht abgedeckte Zellen immer Energie erzeugen. Eine schlagfeste, transparente Kunststoffplatte wird auf das Solarmodul gelegt, um eine Beschädigung zu vermeiden und zu verhindern, dass der Sitz im Sommer zu heiss wird.

Wir bitten deshalb den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten:

- Ob er solche Solarbänke- und/oder -tische auch für Basel-Stadt als Mehrwert erachtet und er einen Bedarf sieht
- Wie sich Kosten und Nutzen für Solarbänke- und/oder -tische entgegenstehen
- Ob er aufzeigen kann, welche Orte er in Basel-Stadt als dafür geeignet erachtet
- Ob er bereit ist, eine Beschaffung ins Auge zu fassen und falls nicht, warum nicht.

Katja Christ, David Wüest-Rudin, Esther Keller

3. Anzug betreffend Verlängerung Tagesöffnungszeiten öffentliche Gartenbäder 19.5318.01

Die öffentlichen Gartenbäder Bachgraben, Eglisee und St. Jakob sind während der Saison von 9.00 bis 20.00 geöffnet, mit Ausnahme des Sportbads St. Jakob, das für Frühschwimmer*innen bereits ab 6.00 geöffnet ist. Die Anzahl Hitzetage, also Tage im Jahr, an denen die Lufttemperatur mindestens 30 °C erreicht, hat in den letzten Jahren als Teil der Klimaerwärmung tendenziell zugenommen. Hohe Temperaturen können Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Baden und Schwimmen hat hier präventive Wirkungen. Baden und Schwimmen sind denn auch zunehmend beliebte Freizeitbeschäftigungen resp. Sportarten für die Stadtbevölkerung, was sich nicht zuletzt in der grossen Beliebtheit des Schwimmens im Rhein zeigt.

Die Badekultur von Städten verändert sich mit ihrer Gesellschaft. Wie die Ausstellung "Swim City" im Schweizerischen Architekturmuseum aktuell zeigt, hat Schwimmen im Rhein eine lange Tradition in der Stadt. Wegen der Industrialisierung und Wasserverschmutzung nahm das Interesse am Flussschwimmen in der Mitte des 20. Jahrhunderts ab, und die damals neuen Freibäder mit Chlorwasser wurden wichtig. Die Schweizerhalle Katastrophe mobilisierte die Bevölkerung und grosse Anstrengungen wurden unternommen, um weiter Verschmutzungen zu verhindern. In den letzten Jahren ist ein regelrechter Boom um das Rheinschwimmen entstanden. Die Schweizer Kultur des Flussschwimmens inspiriert mittlerweile sogar andere Städte weltweit (Quelle: Ausstellung "Swim City"). Rheinschwimmen, aber auch die Gartenbäder, sind Teil einer lebendigen, lebenswerten Stadt, in der verschiedene Altersgruppen und Lebensstile auf unterschiedliche Weisen Sport- und

Freizeitbeschäftigungen nachgehen. Es ist wichtig, dass die Politik die Infrastruktur den sich wandelnden und vielfältigen Bedürfnissen anpasst.

Über Mittag und an Hitzetagen sind die Gartenbäder teils stark besucht. Abends gehen viele im Rhein schwimmen. Die Frage stellt sich, ob die Gartenbäder als wichtige städtische Sport- und Freizeitinfrastrukturen in den immer wärmeren Sommermonaten genügend lange geöffnet sind. Die Bäder Bachgraben und Eglisee sind frühmorgens nicht zugänglich, zum Beispiel für Personen, die vor der Arbeit schwimmen gehen möchten. Der Badeschluss abends um 19.30 geschieht, lange bevor die Sonne untergeht und es könnte überlegt werden, den nach hinten zu verschieben. Dass Gartenbäder bei Hitzetagen punktuell und spontan länger geöffnet bleiben, wissen viele in der Bevölkerung nicht.

Das Personal in den Gartenbädern leistet Jahr für Jahr wichtige Arbeit, die viel Fach- und Sozialkompetenz verlangt. Eine intensivere Nutzung der Infrastruktur muss zwangsläufig mit einer Erhöhung der personellen Ressourcen einhergehen. Es sollen möglichst sichere und zeitlich verbindliche Stellen geschaffen werden. Das Anliegen soll deshalb nicht ohne die Erhöhung der nötigen Ressourcen umgesetzt werden.

Die Anzugstellenden bitten deshalb, zu prüfen und zu berichten:

- ob auch das Eglisee und das Bachgraben morgens Bahnen für Frühschwimmer*innen öffnen könnten
- ob die Öffnungszeiten abends um eine Stunde verlängert werden könnten.

Barbara Heer, Thomas Gander, Ursula Metzger, Jeremy Stephenson, Luca Urgese, Michelle Lachenmeier, Joël Thüring, David Jenny, Michela Seggiani, Tim Cuénod, Sasha Mazzotti, Tanja Soland, Sebastian Kölliker, Esther Keller, Leonhard Burckhardt, Pascal Pfister

4. Anzug betreffend Quartiertreffpunkt im Quartier behalten

19.5342.01

Der Erlkönig - mitten im neuen Erlenmattquartier- ist im Umbruch. Momentan ist dort eine Zwischennutzung durch Gleis58 respektive dem Quartiertreffpunkt Rosental/Erlenmatt bis zum 31.12.2019. Seit Februar 2019 ist der Vermieter Immobilien Basel-Stadt.

Die Anzugsstellende möchte den "Erlkönig" weiterhin als wichtigen Quartiertreffpunkt behalten. Die aktuelle Planungsunsicherheit verhindert jedoch zukunftsfähige Investitionen.

Das neue Erlenmattquartier - wie auch das sich in Transformation befindende Rosental - stehen vor Herausforderungen. Eine ständige Quartierarbeit ist umso wichtiger - und dafür braucht es Sicherheiten.

- Die jetzige Mieterschaft muss in die Weiterentwicklung miteibezogen werden.
- Es muss garantiert werden, dass der Quartiertreffpunkt weiterhin im Erlkönig wirken kann.
- Die jetzige Nutzung soll Bestandteil der 2023 angedachten Ausschreibung sein. Eine Integration der jetzigen Nutzung muss ein Kriterium für den Zuschlag sein.

Deshalb bittet die Anzugsstellende zu prüfen und zu berichten, wie diese Forderungen umgesetzt werden können.

Sarah Wyss

5. Anzug betreffend Verbesserung der Situation der pflegenden Angehörigen

19.5365.01

100'145 Tage (Gesundheitsversorgungsbericht 2016) wurden unentgeltlich in der Pflege geleistet. Diese Leistung ist riesig und entlastet unser Gesundheitssystem enorm. "Gemäss der Verordnung betreffend Beiträge an die unentgeltliche Pflege und Betreuung von dauernd pflegebedürftigen Personen zu Hause" vom 4. Dezember 2012, haben pflegebedürftige Personen, die unentgeltlich durch Angehörige oder andere nahestehende Personen, während mindestens 60 Minuten pro Tag gepflegt werden Anspruch auf Beiträge. Im Jahr 2016 wurden an 317 Pflegebedürftige insgesamt 2.6 Mio. Franken ausbezahlt. [...]" (Zitat Gesundheitsversorgungsbericht 2016, Seite 60). Dies entspricht durchschnittlich 29 Franken pro Tag. Diese finanzielle Wertschätzung ist wichtig, aber die Entschädigung ist gering.

Gerade Personen im erwerbstätigen Alter reduzieren oft ihr Erwerbspensum um diese ehrenamtliche Arbeit verrichten zu können. Dadurch reduziert sich die Pensionskasse der jeweiligen Personen massiv. Finanzielle Einbussen nach der Pension, welche auch mit Sozialbeiträgen (Ergänzungsleistungen, Prämienverbilligungen etc.) einhergehen können, sind eine Folge davon.

Um einerseits die Altersarmut zu bekämpfen, aber auch die Angehörigenpflege (Eltern, Partner, Kindern Geschwister, etc.) finanziell wertzuschätzen, erachten die Anzugsstellenden eine angemessene Erhöhung der Abgeltungen für angebracht.

Für Kantonsangestellte gibt es dafür seit 2011 sechs (anstatt vier) Einzeltage bezahlten Urlaub (Ferien- und Urlaubverordnung; SG 162.410). Im Anzug Isler (15.5471) wird zudem erwähnt, dass man grosszügig sei mit der Flexibilität des Arbeitsverhältnisses und es auch während einer intensiveren Pflegephase zu keiner Auflösung des Arbeitsverhältnisses kommt, es ist in einer solchen Situation erlaubt, unbezahlte Ferien zu zu nehmen.

Die Anzugsstellenden bitten den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, wie die Angehörigenpflege besser entschädigt werden könnte.

Im Besonderen bitten sie zu prüfen, wie der Verlust in der Pensionskasse bei Erwerbstätigen vermieden werden könnte (bei Pensenreduktion oder bezahltem Urlaub). Weiter wird gebeten zu prüfen und zu berichten, welche weiteren Möglichkeiten bei Kantonsangestellten möglich wären, es soll aber auch aufgezeigt werden, welchen Handlungsspielraum (Anreizsysteme, Fonds, etc.) der Kanton bei privatrechtlichen Anstellungen hat.

Sarah Wyss, Kaspar Sutter, Pascal Pfister

6. Anzug betreffend Ergänzung der Prävention gegen Littering etc. durch Anpassung der Bussen 19.5372.01

Seit Jahren kämpfen Städte wie Basel gegen Littering, herumliegende Zigarettenstummel, Wildurinieren und Taubenfüttern. Passantinnen und Passanten ärgern sich, Eltern sorgen sich, Umweltschützerinnen und Umweltschützer empören sich, Anwohnende ekeln sich und die Tauben und Ratten freuen sich. Zu Recht.

Littering, Wildurinieren, Taubenfüttern etc. sind unter Androhung von Bussen seit langem klar verboten. Da von diesen Tatbeständen in der Regel keine unmittelbare Gefahr für Leib und Leben oder Umwelt resultiert, ist nachvollziehbar, dass die Bussen nicht sehr hoch sind, im Vergleich etwa zu Körperverletzung. Auch dass der Einsatz der knappen polizeilichen Ressourcen entsprechend massvoll priorisiert wird, scheint unter diesem Aspekt vernünftig und nachvollziehbar. Mit anderen Worten: die Bussen sind gering, zugleich aber auch das Risiko, überhaupt erwischt und gebüsst zu werden. Diese Rechnung geht ganz offensichtlich nicht auf.

Verschiedenartige Präventions- und Sensibilisierungskampagnen auf den unterschiedlichen Kommunikationsebenen sind wertvolle Anstrengungen, auf die nicht verzichtet werde kann und die sicher gewisse Wirkung zeigen. Oder mit anderen Worten: Ohne diese Kampagnen und Initiativen wäre es noch schlimmer. Aber auch das Strafgesetzt hat zur zentralen Aufgabe, präventiv zu wirken (abschreckende Wirkung von Strafen). Dieses Element greift aus den geschilderten Gründen bei Littering & Co. ganz offensichtlich heute viel zu wenig. Dagegen scheint es bekanntlich in Singapur oder auf Hawaii zu wirken, ebenso in den 1990-er Jahren in New York zeigte es nachhaltige Wirkung. Der Unterschied zu Basel: Massiv höhere Bussen (Singapur, Hawaii) oder konsequente Ahndung (New York). Ein aktuelles weiteres Beispiel: Deutschland kämpft mit dem unsäglichen Phänomen, dass Rettungsgassen auf Strassen durch uneinsichtige Autofahrende behindert werden. Österreich hat dieses höchst gefährliche Problem inzwischen dank vielfach höheren Bussen in den Griff bekommen.

Allein für die Bekämpfung von Littering & Co. wäre die massive Aufstockung des Polizeicorps oder eine flächendeckende polizeiliche Überwachung der Allmend sicher unverhältnismässig und ist auch von der Anzugstellerin keinesfalls erwünscht. Darum braucht es eine Anpassung der zweiten Stellschraube: die Bussen müssen soweit erhöht werden, dass sie – bei gleichbleibendem (geringen) Risiko erwischt und gebüsst zu werden – tatsächlich abschreckend wirken. Ich bitte daher die Regierung zu prüfen und zu berichten:

1. Für welche Tatbestände im Zusammenhang mit Littering, Wildurinieren etc. in kantonaler Kompetenz die Bussen erhöht werden könnten und in welchem Umfang.
2. Mit welcher Höhe von Bussen unter den oben aufgeführten Rahmenbedingungen (ungefähr gleichbleibende Anstrengungen durch Kampagnen und ungefähr gleichbleibende Häufigkeit von Kontrollen und Büssungen) für die einzelnen Tatbestände nach Einschätzung der Regierung wahrscheinlich eine genügend abschreckende Wirkung erzielt werden würde, so dass Littering & Co. signifikant reduziert bzw. praktisch vollständig unterbunden werden könnten.
3. In welchem Zeitraum die Bussen entsprechend erhöht werden könnten.
4. Welche ergänzenden und begleitenden Kommunikationsmassnahmen neben der Erhöhung der Bussen durch die Regierung durchzuführen wären.
5. Ob die Regierung gewillt ist, eine entsprechende Erhöhung der Bussen vorzunehmen bzw. die hierfür notwendigen Massnahmen und Schritte anzugehen und in welchem Zeitraum.

Andrea Elisabeth Knellwolf

Interpellationen

1. Interpellation Nr. 69 betreffend lebendige und saubere Plätze in Basel 19.5262.01

Basel-Stadt hat mehrere schöne und lebendige öffentliche Plätze wie zum Beispiel das Kasernenareal, der St. Johanns Park oder die Dreirosenanlage. Diese sind für das städtische Bild und Zusammenleben in den Quartieren sehr wichtig. Die städtische Struktur hat aber zur Folge, dass Kinderspiel- und Sportplätze, Bars, Skate- und Streetballplätze, usw. sehr nah aneinander liegen.

Insgesamt funktioniert das Zusammenleben sehr gut und die Bevölkerung - in jedem Alter - profitiert von den unterschiedlichen Angeboten.

Im Sommer werden diese Plätze natürlich intensiver genutzt - auch in der Nacht. In den Medien ist zu lesen, wie sich Bürger und Bürgerinnen über das Littering, Urinieren und den allgemeinen Zustand gewisser Plätze - zum Beispiel des Kasernenareals – aufregen müssen. Neben den Unschönheiten des Litterings und Urinierens, sind mögliche Gefahren zu beachten. So können Zigarettenstummel und Glasscherben auf Kinderspielplätzen für Kinder besonders gefährlich sein. Eigenverantwortung wäre wünschenswert und sollte bei solchen Fällen eigentlich ausreichen. Die Erfahrungen der Einwohner zeigen aber, dass nun Handlungsbedarf besteht. Es ist in der Verantwortung des Kantons, dass die öffentlichen Plätze angenehm und gefahrlos benutzbar sind.

Der Interpellant möchte dementsprechend der Regierung folgende Fragen stellen:

1. Wäre ein Rauchverbot auf Spielplätzen - wie es aktuell zum Beispiel in Liestal, Pratteln und Chur gibt - auch für Basel-Stadt denkbar?
2. Wäre die Regierung bereit, einen Massnahmenkatalog vorzulegen, wie Littering und ungewünschtes Verhalten auf solchen Plätzen bekämpft werden könnte?
3. Ist die Regierung der Meinung, dass die Infrastruktur auf dem Kasernenareal den Bedürfnissen der Benutzer entspricht (z. B. Toiletten, Aschenbecher, Mülleimer)?
4. Ist die Regierung der Meinung, dass eine Präventionskampagne vor Ort das Problem entschärfen könnte?

Christian Griss

2. Interpellation Nr. 70 betreffend Quo vadis, BVB?

19.5263.01

Im Editorial zum Geschäftsbericht 2018 fragt die Leitung der BVB, ob Ruhe das Ziel eines Verkehrsunternehmens sei könne. Sie verneint diese Frage und blickt deshalb "mehrheitlich zufrieden" auf das Geschäftsjahr 2018 zurück. Diese Sichtweise der Realität ist irreführend: jedes Unternehmen, egal ob sein Unternehmenszweck die Mobilität ist oder nicht, muss im Innern von Ruhe geprägt sein, damit es die Herausforderungen, die von aussen kommen, meistern kann. Gerade diese innere Ruhe liess die BVB auch im 2018 vermissen; als eines der identitätsstiftenden Merkmale von Basel kamen sie nicht aus den negativen Schlagzeilen heraus. Es zeigten sich organisatorische Schwächen im Unterhalt, eine hohe Fluktuation in der Belegschaft und Kursausfäile wegen Personalmangels.

Und trotzdem erklärt sich das Management der BVB "zufrieden" mit dem Geschäftsjahr 2018. Der Fünfjahresvergleich zeigt aber, dass hier Selbstkritik wohl der bessere Ratgeber ist. Die Beförderungsleistung, welche sich trotz Netzausbau in etwa auf dem Niveau von 2014 bewegt, sinkt seit 2015 kontinuierlich. Das Gleiche gilt für die Anzahl beförderter Personen. Besorgniserregend ist die Personalsituation: die Fluktuationsrate stieg von 5,3% im 2014 auf 8,8% im 2018, eine Erhöhung um 66%. Interessanterweise wurde in der gleichen Zeit die Direktion von 16 Personen im 2014 auf 22 im 2018 ausgebaut; eine Erhöhung von 27%.

Das Management attestiert der Belegschaft eine hohe Identifikation mit dem Unternehmen. Ob dies das Verdienst des Managements ist, ist eine Frage, der es sich stellen muss. Was fraglos sicher ist: die hohe Identifikation bezeugt eine hohe Professionalität der Mitarbeitenden. Trotz der vom Management selbstattestierten hohen Identifikation ist die Unzufriedenheit der Belegschaft unüberhörbar. Der Interpellant kennt in seinem privaten Umfeld mehrere Mitarbeitende der BVB, welche sich ihrem Arbeitgeber gegenüber sehr kritisch äussern. Alarmierend ist die im Jahresbericht ausgewiesene Beurteilung der BVB als attraktive Arbeitgeberin (46 Punkte von 100); eine Zahl, welche als "relativ kritische Bewertung" verharmlost wird. Die krankheits- und unfallbedingten Ausfälle mehren sich. Die BVB muss aus Personalmangel Kurse ausfallen lassen. Sie rekrutieren im Ausland, zum Teil Wagenführer, welche der deutschen Sprache nicht sonderlich mächtig sind.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Trotz rückläufigem Geschäftsgang und gesunkenen Einsteigerzahlen erklären sich die BVB mit dem Geschäftsgang 2018 zufrieden.
   a. Mit welchem Niveau des Unternehmenserfolgs würde sich das Management der BVB als "eher unzufrieden", mit welchem Niveau als "unzufrieden" und mit welchem Niveau als "sehr unzufrieden" erklären? Wir bitten um konkrete Zahlen, welche mit dem Geschäftsbericht 2018 verglichen werden können.
   b. Mit welcher Zahl von Einsteigern würde sich das Management der BVB als "eher unzufrieden", mit welcher Zahl als "unzufrieden" und mit welcher Zahl als "sehr unzufrieden" erklären? Wir bitten um konkrete Zahlen, welche mit dem Geschäftsbericht 2018 verglichen werden können.
2. Die hohe Fluktuationsrate führt unter anderem dazu, dass gerade im Fahrpersonal das Wissen und Erfahrung über die Eigenheiten des Basler Tram- und Busverkehrs zurückgehen. Wie garantiert die BVB, dass die Sicherheit von Personal, Fahrgästen und übrigem Strassenverkehr durch diesen Verlust an Wissen und Erfahrung nicht beeinträchtigt wird?
3. Wie begegnet die BVB dem Umstand, dass sie als wenig attraktive Arbeitgeberin betrachtet wird?
4. Welche Anstrengungen unternimmt die BVB, um Rekrutierungen im Ausland zu vermeiden und speziell Schweizer Fahrpersonal zu rekrutieren, welches mit unseren Verhältnissen und vor allem unserer Sprache vertraut ist?
5. Wie viele Kurse fielen im 2018 aus?
   a. Wir bitten um eine Auflistung mit Anzahl und Grund.

b. Die vorliegende Interpellation wird frühestens im September 2019 traktandiert. Bis dann werden die vorläufigen Zahlen der ersten Jahreshälfte 2019 (allenfalls nur des ersten Quartals) vorliegen. Wir bitten um diese Zahlen.

6. Kursausfälle bedeuten, dass nicht die gesamte bestellte Leistung geliefert wurde. Ist die Regierung bereit, den Gegenwert dieser Minderleistung von der BVB zurückzufordern?
   a. Wenn Ja, in welcher Höhe bewegt sich die Rückforderung und wie wurde sie berechnet?
   b. Wenn Nein, wieso nicht?

Beat K. Schaller

3. Interpellation Nr. 71 betreffend weiteres Vorgehen nach der Veröffentlichung des Berichts zur Überprüfung der Grundkompetenzen

19.5272.01

Das Ranking der Kantone, bei welchem die beiden Basel das Schlusslicht bilden, haben sowohl bei der Presse, als auch bei vielen Politikerinnen zu alarmistischen Stellungnahmen und Panikmache geführt. Die Reaktion von Regierungsrat Cramer hebt sich dagegen wohltuend ab: Grund zur Panik bestehe nicht, vielmehr müsse jetzt genau analysiert werden, welche Gründe zu den Vergleichsresultaten führten und wie sich die Erreichung der Grundkompetenzen auch in Basel-Stadt verbessern lässt.

Richtigerweise spricht Regierungsrat Cramer aber auch ein Hauptproblem der EDK-Erhebung an; Basel-Stadt als Stadtkanton ist bezüglich sozialer Schichtung und Anteil an SchülerInnen mit Migrationshintergrund nicht mit anderen Deutschschweizer Kantonen zu vergleichen.

Dass die Kenntnisse der Schulsprache beim Schuleintritt nicht nur für die Zielerreichung in der Schulsprache, sondern auch in Mathematik sehr wichtig sind, ist in Basel erkannt und entsprechende Fördermassnahmen im frühen Kindesalter sind auch schon getroffen worden.

Einige dieser Massnahmen waren zum Zeitpunkt der Erhebung noch nicht wirksam. Es ist aber trotzdem zu prüfen, ob diese Massnahmen genügen und ob es nicht sinnvoll wäre, gerade angesichts der bei vielen Kindern in der 3. Primarschulklasse noch nicht gefestigten Deutschkenntnisse, mehr Stunden dem Deutschunterricht zu widmen, statt bereits mit einer ersten Fremdsprache zu beginnen.

Auffallend ist auch, dass alle Kantone, welche Englisch als erste Fremdsprache unterrichten, wesentlich besser abschneiden, als diejenigen, wo Französisch oder Deutsch die erste Fremdsprache ist.

Ich bitte daher den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Regierungsrat bereit, die angekündigte Analyse breit durchzuführen, d.h. auch unter Einbezug von Lehrpersonen und Eltern und diese in grosser Zahl zu beteiligen und nicht nur einzelne VertreterInnen dieser Interessensgruppen zur Mitarbeit einzuladen? Wie und in welchem Zeitrahmen kann das organisiert werden?
2. Ist der Regierungsrat bereit überprüfen zu lassen, inwieweit die von Regierungsrat Cramer angesprochene Problematik der speziellen Situation des Stadtkantons die Prüfungsergebnisse beeinflusst hat und wer diese Überprüfung durchführen könnte?
3. Ist der Regierungsrat bereit zu prüfen, ob die Bildung kleinerer Gruppen, bzw. Klassen bei der individuellen Förderung der SchülerInnen unterstützend wirken kann und in welcher Form das umgesetzt werden könnte?
4. Ist der Regierungsrat insbesondere bereit, die Frage der ersten Fremdsprache, sowohl in Bezug auf den frühen Zeitpunkt, als auch in Bezug auf die Frage, welche Fremdsprache zuerst gelernt werden soll, unvoreingenommen von Fachleuten, (unter Einbezug der Lehrkräfte) zu prüfen?

Beatrice Messerli

4. Interpellation Nr. 72 betreffend Velo- und Fussgängerbrücke Zeughaus-Wolf oder Zeughaus-Walkeweg

19.5273.01

Wer heute mit dem Velo oder zu Fuss von Gundeli-Ost resp. vom Dreispitz ins Geliert gelangen möchte (z.B. an die Hardstrasse), muss einen erheblichen Umweg in Kauf nehmen. Dieser führt entweder zum St. Jakob hinunter- und dann zum Zeughaus wieder hoch oder aber über die Münchensteinerbrücke. Bis Ende der Achtzigerjahre gab es die Wolf-Passerelle, welche vom Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs Wolf über die Geleise bis an den Rand des Wolfgottesackers führte. Diese war leider nicht velotauglich. Für Fussgänger war sie aber eine direkte attraktive Verbindung. Spätestens mit der nun anstehenden Siedlungsentwicklung am Walkeweg und der Nordspitze aber auch für die Entwicklung auf dem Areal Wolf stellt sich die Frage, ob wieder eine Fussgänger*innen- und auch Velobrücke erstellt werden könnte.

Der Regierungsrat selbst scheint den Nutzen einer solchen Verbindung anzuerkennen und möchte diese anstreben (siehe S. 107 / Massnahmen 8l, 8w der Vernehmlassung des Stadtteilrichtpans Gundeldingen), allerdings erst "langfristig". Die Regierung wird gebeten, zu prüfen, ob die Planung und Projektierung einer solchen Verbindung nicht schon jetzt vorangetrieben und ihre Realisierung erheblich vorgezogen werden könnte, so dass diese Verbindungslücke für die Menschen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, geschlossen werden kann.

Die Interpellantin bittet den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Gäbe es grössere technische Herausforderungen bei der Realisierung einer solchen Brücke – und hätten die SBB grundsätzliche Einwände gegen die Realisierung?
2. Was gäbe es aus heutiger Sicht für Varianten für eine solche Fussgänger- und Velobrücke – und welche wären am ehesten für die Realisierung geeignet?
3. Was wären die Auswirkungen der Realisierung einer solchen Brücke auf das städtische Velonetz und die Verkehrsströme zwischen den Quartieren Gundeli und Gellert?
4. Was würde die Realisierung kosten?
5. Was hätte die Realisierung einer solchen Verbindung für Auswirkungen auf die Stadtentwicklungsprojekte am Walkeweg, der Nordspitze sowie dem Areal Wolf?
6. Kann sich die Regierung einsetzen, dass diese Fuss-/Velowegverbindung ins Agglo-Programm aufgenommen wird.

Lisa Mathys

5. Interpellation Nr. 73 betreffend Nichtumsetzung des kantonalen Bürgerrechtsgesetzes durch die Bürgergemeinden unseres Kantons 19.5304.01

Der Grosse Rat hat am 19.10.2017 bei der Totalrevision des kantonalen Bürgerrechtsgesetzes (BüRG) mit 53 zu 35 Stimmen der erleichterten Einbürgerung für Basler SchulabgängerInnen zugestimmt. §11 Abs. 2 bestimmt folgendes:

Der Nachweis für Abs. 1 Bst. a gilt als erbracht, wenn die Bewerberinnen und Bewerber die obligatorische Schule vollständig in der Schweiz, davon die gesamte Sekundarstufe I im Kanton Basel-Stadt besucht haben.

In der Sitzung des Bürgergemeinderats vom 2. April 2019 hat der Bürgerrat offenbart, dass die Einbürgerungskommission der Bürgergemeinde der Stadt Basel diese Gesetzesbestimmung nicht umsetzt, obwohl das Gesetz seit 1. Januar 2018 in Kraft ist. Eine Beschwerde beim Appellationsgericht der Bürgergemeinden gegen den Grossen Rat Basel-Stadt – welche keine aufschiebende Wirkung besass – wurde mit Urteil von 5. Mai 2019 (VG.2018.3) abgewiesen.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. War dem Regierungsrat bekannt, dass die Bürgergemeinde der Stadt Basel, § 11 Abs. 2 BüRG nicht umsetzt?
2. Ist dem Regierungsrat bekannt, ob die Bürgergemeinden Riehen und Bettingen § 11 Abs. 2 BüRG umsetzen?
3. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass das revidierte Bürgerrechtsgesetz in Kraft ist und von den Bürgergemeinden unseres Kantons umgesetzt werden muss?
4. Welche Massnahmen stehen dem Regierungsrat zur Verfügung, falls kantonale Gesetzesbestimmungen von den Bürgergemeinden nicht umgesetzt werden?
5. Wie gewährleistet der Regierungsrat, dass die Bürgergemeinden unseres Kantons diese neue Gesetzesbestimmung per sofort umsetzen?

Thomas Gander

6. Interpellation Nr. 74 betreffend Samstags-Demonstrationen 19.5306.01

Die Schweiz und unser Kanton sind gut funktionierende Demokratien. Zu den Rechten unserer Einwohnerinnen und Einwohner gehört auch das Recht zu streiken. An vielen Samstagen wird unsere Innerstadt durch Streikende blockiert. Der öffentliche Verkehr wird lahmgelegt und das Flanieren in der Innerstadt wird be- oder verhindert.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gewichtet die Regierung die Blockade der Innerstadt und damit des öffentlichen Verkehrs höher als das Recht der Einwohnerinnen und Einwohner, an Samstagen in der Stadt einzukaufen?
2. Wurden alle diese Demonstrationen bewilligt?
3. Geschahen diese Bewilligungen in Kenntnis der Tram- und Bus Blockaden?
4. Warum wird den Demonstrierenden nicht ein anderer Standort zugewiesen?
5. Glaubt die Regierung, dass diese Demonstrationen, welche den Rechtsstaat und das Rechtsempfinden eines Grossteils der Bevölkerung strapazieren auch für den von Basel erwünschten Tourismus förderlich sind?
6. Immer wieder kommt es dabei zu Sachbeschädigungen und Sprayereien. Werden die Verursacher der Demos dafür zur Rechenschaft gezogen?

Felix W. Eymann

7. Interpellation Nr. 75 betreffend wie finanziert das Felix Platter-Spital seinen Neubau? 19.5334.01

Das Felix Platter-Spital leistet für die gesundheitliche Versorgung der Bevölkerung einen wichtigen Beitrag. Zur Erbringung dieser Leistungen wurde ein Neubau erstellt und dieser im ersten Halbjahr 2019 bezogen. Gleichzeitig hat das Spital auch Leistungen übernommen, die früher durch die Reha Chrischona erbracht wurden. Im Zusammenhang mit dem Neubau und vor allem dessen Finanzierung stellen sich aber mehrere Fragen.

Im Geschäftsjahr 2018 war das Felix Platter-Spital noch im alten Spitalgebäude tätig. Dies hatte zur Folge, dass es für die Immobilienkosten nahezu nichts zahlte. Die gesamten Abschreibungen beliefen sich im Jahre 2018 auf tiefe 1,65 Mio. Franken. Trotz diesem Vorteil auf der Kostenseite legte das Felix Platter-Spital im Jahr 2018 ein Defizit von -1,9 Mio. Franken vor. Das Jahresergebnis verschlechterte sich im Vergleich zum Vorjahr um -1,3 Mio. Franken. Die Leitung des Felix Platter-Spitals bewertet dieses schlechte Jahresergebnis in seiner Medienmitteilung mit «Gutes Resultat in anspruchsvollem Umfeld».

Die grosse finanzielle Herausforderung für das Spital wird ab dem Jahre 2020 kommen. Im ersten Jahr einer ganzjährigen Nutzung des Neubaus wird die gesamte Abschreibungslast durch das Spital zu stemmen sein. Im Zusammenhang mit dieser Ausgangslage bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie bewertet der Regierungsrat das Jahresergebnis 2018 des Felix Platter-Spitals? Wie hoch sind die ausserordentlichen und periodenfremden Effekte auf der Ertrags- und Kostenseite? Bewertet der Regierungsgrat dieses Jahresergebnis auch als «gutes Ergebnis», so wie dies die Spitalleitung getan hat?
2. Wie hoch sind nach heutigem Kenntnisstand die Bau-, die Bauneben- (Einrichtungen, Apparate, etc.) und Umzugskosten des Neubaus des Felix Platter-Spitals?
3. Wie hoch werden nach heutigem Kenntnisstand die Abschreibungs- und Mietkosten des Felix Platter-Spitals im Jahre 2020 sein? Wie stark erhöhen sich durch den Neubau die Zinskosten?
4. Wie wird das Spital diese Mehrkosten finanzieren?
5. Ist der Regierungsgrat der Meinung, dass das Spital in der Lage sein wird, diese Kosten selbst zu finanzieren?
6. Im Februar 2018 rechnete der CEO des Felix Platter-Spitals bis ins Jahr 2020 noch mit einem Gewinn von knapp 3 Mio. Franken. Gilt diese Gewinnprognose noch? Falls nein, welche Annahmen haben sich auf Kosten- und Ertragsseite seither verändert?
7. Besteht die Gefahr, dass aufgrund der hohen Abschreibungskosten beim Personal gekürzt wird?
8. Wie verläuft die Einführung des Klinikinformationssystems Phoenix? Gab es bei der Einführung Verzögerungen oder Mehrkosten? Wie teuer wird die Einführung von Phoenix in einer Vollkostenbetrachtung? Kann mit Phoenix der administrative Aufwand des Personals verringert werden?
9. Wie verlief die Integration der Reha Chrischona ins Felix Platter-Spital? Verlief diese planmässig oder gab es Probleme?

Kaspar Sutter

8. Interpellation Nr. 76 betreffend Maschinenpistolen gehören nicht in den polizeilichen Alltag 19.5338.01

Polizei und Geheimdienste befinden sich international, in Europa und in der Schweiz auf dem Vormarsch. Mit dem Argument der Terrorabwehr findet an verschiedenen Orten eine massive Aufrüstung der Polizeikräfte mit militärähnlicher Ausrüstung statt, z.B. mit gepanzerten Fahrzeugen und durchschlagsstarken Waffen. In Basel hat der Grosse Rat im Dezember 2018 äusserst knapp den Ratschlag und Massnahmenplan 2018 “Radikalisierung und Terrorismus» bewilligt. Die Hauptkritik am Massnahmenplan war, dass die vorgeschlagenen Massnahmen viel zu einseitig sind und die finanziellen Mittel nicht nur in die Ausrüstung der Blaulichtorganisationen fliessen sollen, sondern dass die Priorität bei der Prävention von Radikalisierung liegen muss.

Ein wichtiger Bestandteil des Massnahmenplans war der Ersatz der Maschinenpistolen sowie deren Aufstockung von 170 Stück auf 380 Stück für einen Betrag von 1.71 Millionen. Im Bericht der JSSK zum Massnahmenplan (18.0151.02) versicherte das JSD noch: «Maschinenpistolen werden nicht in Ordnungsdienst-Fahrzeugen deponiert, sondern in den Alarmpikett-Fahrzeugen.» Laut Bericht der BZ Basel vom 11.7.2019 sollen die Maschinenpistolen allerdings neu in allen Patrouillefahrzeugen, und nicht nur in den Alarmpikett-Fahrzeugen, mitgeführt werden. Laut dem Personalmagazin der Kantonspolizei Basel- Stadt (03/2019) soll sogar «auf jedes Fahrzeug die Anzahl der höchstwahrscheinlichen Mannschaftsbesatzung angebracht werden». Dies widerspricht ganz klar den Bedingungen, unter denen der Grosse Rat diese Anschaffung im Dezember 2018 bewilligt hat.

Mit der Deponierung dieser Sekundärwaffen in allen (Patrouille)-Fahrzeugen verschwindet die Unterscheidung zwischen Normaldienst und Sondereinheiten zusehends. Laut Konzeptionswechsel innerhalb der Polizei (siehe Ratschlag und Massnahmenplan 2018 “Radikalisierung und Terrorismus») sollen die Polizist*innen des ersten Polizeifahrzeugs, das am Tatort eintrifft, fähig sein, einen Extremgegner ausschalten zu können, anstatt die Situation zu stabilisieren und auf die Sondereinheit zu warten. Es muss kritisch hinterfragt werden, ob mit diesem Konzeptionswechsel der Normaldienst der Polizei nicht zunehmend militärähnliche Funktionsweisen übernimmt. Es scheint zudem, dass die Präsenz der Sekundärwaffen im polizeilichen Alltag durch deren Deponierung in allen

Fahrzeugen der Polizei dem Prinzip der Verhältnismässigkeit widerspricht. Laut Ratschlag und Massnahmenplan 2018 “Radikalisierung und Terrorismus», ist nämlich trotz der gestiegenen Bedrohung die Wahrscheinlichkeit eines Anschlags in Basel-Stadt beschränkt.

Die Interpellantin bittet deshalb den Regierungsrat, zu diesen Fragen Auskunft zu geben:

1. Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass die Maschinenpistolen entsprechend den Versprechungen des JSD im Bericht der JSSK zum Massnahmenplan (18.0151.02) nur in den Alarmpikett-Fahrzeugen, und nicht in anderen Fahrzeugen, deponiert werden?
2. Es ist anzunehmen, dass, wenn diese Maschinenpistolen im Kofferraum zur Verfügung stehen, sie auch vermehrt in polizeilichen Massnahmen zur sichtbaren Abschreckung genutzt werden. Ist die Regierung bereit, der Öffentlichkeit jährlich zu berichten, in welchen Situationen die Maschinenpistolen zum Einsatz (auch visuelle Abschreckung) gekommen sind?
3. Die neue Sekundärwaffe wird von der Firma B&T mit Hauptsitz in Thun/BE gekauft. Ist dem Regierungsrat bewusst, dass der Inhaber der Firma wegen Verstoss gegen das Kriegsmaterialgesetzt verurteilt worden ist (https://www.blick.ch/news/schweiz/bern/nach-jahren-vor-gericht-waffenhaendler-aus-thun-verurteilt-id8345024.html)?
4. Die Schweiz setzt sich international für Abrüstung und gegen den illegalen Waffenhandel ein. Sie leitet die Arbeitsgruppe zur Umsetzung der Arms Trade Treaty der UNO (https://www.eda.admin.ch/eda/en/home/foreign-policy/security-policy/disarmament-non-proliferation/conventional-weapons/small-arms-light-weapons.html). Im Small Arms Trade Transparency Barometer von 2018 erhielt die Schweiz ein sehr gutes Ranking bezüglich der Transparenz beim Export von Kleinwaffen (Revolver bis leichte Maschinenpistolen). Wie erklärt es die Regierung, dass ausgerechnet die Basler Polizei ihre neuen Sekundärwaffen bei einer Firma einkauft, die unter falschen Angaben Waffen ins Ausland exportiert hat? Steht das für den Regierungsrat nicht im massiven Widerspruch zum Engagement der Schweiz gegen intransparenten Waffenhandel?
5. Was passiert mit den alten Sekundärwaffen? Werden diese verschrottet? Wie stellt der Regierungsrat sicher, dass diese nicht auf dem illegalen Waffenmarkt auftauchen?
6. Ist sich die Regierung bewusst, dass die Basler Polizei mit ihren Anschaffungen zu einer Aufrüstungsspirale bei Polizei-Einheiten beiträgt, und zwar innerhalb und ausserhalb der Schweiz, was wiederum Auswirkungen auf den internationalen Waffenmarkt haben kann?

Barbara Heer

9. Interpellation Nr. 77 betreffend wie viel Bürokratie erträgt die regionale Zusammenarbeit? Wie weit erschweren oder verunmöglichen die Pflicht, sog. A1-Bescheini-gungen und ggf. andere Dokumente oder Bewilligungen auf sich zu tragen sowie drohende Bussen, Sitzungen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz?

19.5341.01

Ausgangslage

Zur A1-Bescheinigung sagt die Ausgleichskasse Basel-Stadt folgendes https://www.ausgleichskasse-bs.ch/internationales/index.php?folder=3&mainId=338&parent=494:

"A1 ist der Name eines EU-Formulars, welches für Tätigkeiten in der EU oder in der EFTA die anzuwendenden Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit bestätigt. Mit dieser Bescheinigung können Arbeitnehmer oder Selbstständigerwerbende nachweisen, dass sie dem Sozialversicherungssystem eines bestimmten EU- oder EFTA-Mitgliedstaates oder der Sozialversicherung in der Schweiz unterliegen. Alle Länder der Europäischen Union, der EFTA sowie die Schweiz verwenden die A1-Bescheinigung in der jeweiligen Landessprache bzw. in den jeweiligen Landessprachen.

Bei einer grenzüberschreitenden Beschäftigung oder selbstständigen Erwerbstätigkeit wird von der zuständigen Ausgleichskasse die A1-Bescheinigung ausgestellt. Dieses Formular bescheinigt die Anwendung der schweizerischen Rechtsvorschriften bei Entsendungen bis zu 24 Monaten und bei gleichzeitigen Tätigkeiten in mehreren Staaten. Es dient als Nachweis gegenüber den Sozialversicherungsträgern der anderen beteiligten Staaten.

Wir empfehlen, die A1-Bescheinigung rechtzeitig vor Aufnahme der Beschäftigung oder selbstständigen Erwerbstätigkeit im EU- oder EFTA-Ausland bei der zuständigen Ausgleichskasse mit dem entsprechenden Antragsformular zu beantragen. Antworten auf die 10 häufigsten Fragen zum Formular A1 finden Sie hier.

Nichterwerbstätige Ehegatten, die eine entsandte Person ins Ausland begleiten, können auf Antrag der obligatorischen AHV beitreten. Die schriftliche Beitrittserklärung ist innerhalb von sechs Monaten ab Vorliegen der Voraussetzungen bei der für die Entsendung zuständigen Ausgleichskasse einzureichen." - Soweit das Zitat der Ausgleichskasse Basel-Stadt.

Problem: Nach entsprechenden Hinweisen von gut informierter Seite braucht es eine A1-Bescheinigung für jede Dienstreise in ein Nachbarland und somit auch für mit Sitzungsgeld entschädigte grenzüberschreitende politische Sitzungen des Districtsrats des Trinationalen Eurodistricts Basel TEB oder des Oberrheinrats oder z.B. für mich auch persönlich, soweit ich etwa Fussballspiele und kulturelle Veranstaltungen in Frankreich oder Deutschland, z.B. ein

Bundesligaspiel des SC Freiburg oder eine europäischen Match des FC Basel für anwaltliches Networking im Hinblick auf Mandate, die ich in der Schweiz erfüllen würde, zu nutzen gedenke bzw. zufällig oder geplant eine interessante Fussballspielerin oder einen interessanten Fussballspieler entdecke oder an einem Spiel "scoute". Gleiches gelte, wenn ich im Zusammenhang mit politischen Sitzungen solche Gespräche führe oder regiopolitisches Networking betreibe würde.

Fragen:

1. Wie weit trifft dies zu?
   a. Soweit es um politische Sitzungen geht?
   b. Soweit es um andere Aktivitäten und Anlässe in Deutschland und Frankreich geht, aus welchen sich später berufliche Aktivitäten sowie zu versteuernde und sozialversicherte Einnahmen ergeben?
2. Gibt es eine Verschärfung der Regelungen, der Handhabung oder der Kontrollpraxis in Frankreich, Deutschland und der Schweiz?
3. Welches sind die Sanktionen?
4. Muss ich bei jeder Sitzung und jedem Gremium neu eine A1-Bescheinigung beantragen oder können generelle Bescheinigungen beschafft werden - auch wenn noch nicht von vorneherein feststeht, wann ich welche Sitzungen und Veranstaltungen habe?
5. Muss ich diese A1-Bescheinigung auf mir tragen oder genügt es, wenn ich diese bei meinen Akten habe?
6. Zu 1a): Soweit das stimmt, wie weit kann der Kanton Basel-Stadt pauschale, vereinfachte oder digitale Regelungen treffen oder sich an andere Stelle - wo? - für solche einsetzen?
7. Zu 1a und 1b): Wie handhabt die Schweiz Besuche/Sitzungen von Menschen aus Frankreich und Deutschland in der Schweiz?
8. Wie weit kann sich der Kanton Basel-Stadt ggf. für eine Vereinfachung im Trinationalen Eurodistrict Basel TEB oder im Trinationalen Metropolraum Basel einsetzen?
9. Muss eine Regiopolitikerin oder ein Regiopolitiker auch für Sitzungen und Anlässe in der Schweiz (mit Beteiligung von Kollegen aus anderen Staaten) eine A1-Bescheinigung auf sich tragen?
10. Gibt es in den beschriebenen Situationen andere Dokumente/Ausweise (abgesehen von Pass/ID), die ich auf mir tragen oder zuhause griffbereit haben muss?

Heinrich Ueberwasser

10. Interpellation Nr. 78 betreffend «Erasmus+» und Projekt «Europäische Universitäten» 19.5345.01

Als eine der unmittelbaren Konsequenz der (wenn auch äusserst knappen) Annahme der Masseneinwanderungsinitiative wurde die Schweiz 2014 aus dem EU-Austauschprogramm „Erasmus+“ geworfen. Das Programm fördert den für Bildung enorm wichtigen Austausch von Studierenden. Die Schweiz muss sich seitdem mit einer selbstfinanzierten Übergangslösung behelfen. Im Oktober 2018 wurde bekannt, dass die Uni Basel nun auch nicht in den Kreis der 20 „Europäischen Universitäten“ aufgenommen wird. Vor ein paar Tagen wurde nun auch klar, dass es gute Nachricht für die oberrheinischen Universitäten Strassburg, Karlsruhe, Freiburg im Breisgau und Haute Alsace in Mulhouse und Colmar gibt – diese werden mit vier anderen europäischen Partneruniversitäten zum Programm Europäische Universitäten gehören – und eine sehr schlechte Nachricht für die Universität Basel: Sie darf endgültig nicht mitmachen, sondern wird künftig lediglich den Status einer assoziierten Bildungsinstitution und nicht mehr den Lead inne haben. Das hat sehr unschöne Auswirkungen bei der Vergabe von Geldern und erschwert Bildungskooperationen weiter.

Für ein Land, das keine Bodenschätze hat und dessen Hauptressourcen Bildung und Innovation darstellen, ist ein Spitzenplatz in der internationalen Bildungslandschaft und eine möglichst enge, globale Vernetzung mit anderen Universitäten von enormer Bedeutung. Forschung passiert nur, wenn über die Landesgrenzen hinweg Wissen ausgetauscht werden kann und ist mit einer reinen Binnensicht schlicht undenkbar. Für Basel als Life-Science-Cluster gilt dies noch verstärkt. Wie es scheint, driftet das Bildungsland Schweiz jedoch immer weiter von den internationalen „Bildungsströmen“ ab und muss versuchen, mit aufwändigen Sonderregelungen und Notlösungen, den Anschluss nicht zu verlieren. Das kommt mir vor, wie wenn man einer ölfördernden Nation den bisher offenen Zugang zu einem bestehenden internationalen Pipeline-Netz erschweren oder verunmöglichen würde.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie schätzt sie die Situation ein?
2. Welche Optionen sollen nach ihrer Meinung verfolgt werden?
3. Welche Massnahmen sind nach ihrer Meinung angezeigt?
4. Wie gedenkt sie auf Bundesebenen die Interessen des Bildungsstandorts Basel zu vertreten und durchzusetzen?

Andrea Elisabeth Knellwolf

11. Interpellation Nr. 79 betreffend Mix Martial Arts (MMA) zum Zweiten

19.5346.01

Im Juni 2016 reichte ich zu einer MMA-Veranstaltung mit einem Neonazi eine Interpellation (16.5279.01) ein. Sie wurde von der Regierung folgendermassen beantwortet:

> "Die Veranstaltung fand in der Eishalle St. Jakob-Arena statt. Bis am 30. Juni 2016 führte die Genossenschaft St. Jakob-Arena die Eishalle. Die Eishalle liegt auf dem Boden der Gemeinde Münchenstein, Kanton Basel-Landschaft. Der Kanton Basel-Stadt ist bisher weder für den Betrieb noch für die Bewilligungen von Veranstaltungen zuständig. Aus diesen Gründen kann der Regierungsrat nicht zu Fragen Stellung nehmen, die eine private Veranstaltung in privaten Räumlichkeiten auf dem Gebiet des Nachbarkantons betreffen."

Mittlerweile haben sich die Besitzverhältnisse geändert. Auf Anfrage eines Journalisten der Basellandschaftlichen Zeitung hin musste ich erkennen, dass via die Tagezeitung Le Matin (https://www.lematin.ch/people/booba-s-engagecombattre-geneve/story/14944931) ein Kampf zweier rivalisierender Männer erst in Genf angesagt worden ist, jedoch aus einem unerfindlichen Grund nun in die St. Jakobs-Arena verlegt wird. Er ist auf den 30. November 2019 (Beginn Weihnachtsstadt Basel / Stadtlauf) geplant. Wir sind also wiederum soweit, hier in Basel einen Kampfsportanlass der übelsten Seite zu akzeptieren. In Frankreich sind diese Kämpfe verboten!

Schaut man sich weiter um, sieht man, dass die Kämpfenden sich gegenseitig Todesdrohungen ausstossen, siehe auch https://finance.yahoo.com/news/feuding-frenchrappers-set-november-30-date-cage-174254865.html. Das mag zum allgemeinen Getöse einer solchen Sportart gehören. Was aber geben solch gewaltbereite Menschen und ihre Entourage, resp. ihre Fans für ein Beispiel für die heutige Jugend? Und was profitiert Basel-Stadt davon?

MMA zeichnet sich nicht immer, aber auch durch Gewalt und Brutalität aus und wird von den allgemeinen Kampfsportverbänden scharf kritisiert. MMA-Kämpfe locken auch immer wieder gewaltbereite Menschen, Hooligans etc. an; Auseinandersetzungen sind vorprogrammiert. Bei den Kämpfen gab es bereits schon Verletzungen mit Todesfolgen. Wollen wir das in Basel?

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

- Was für eine Haltung hat das Erziehungsdepartement gegenüber solchen Anlässen?
- Warum werden MMA-Anlässe, welche in Frankreich verboten sind, in Basel bewilligt?
- Warum wechselten die Veranstalter den Austragungsort von Genf nach Basel?
- Basel soll neben Kultur- auch Sport-Stadt sein. Müssen deswegen aber um jeden Preis ungefiltert sämtliche Anlässe durchgeführt werden?

Beatrice Isler

12. Interpellation Nr. 80 betreffend Hotelschiffe und «Busterminal» auf der Klybeckinsel

19.5351.01

Im Rahmen der Hafen- und Stadtentwicklung Kleinhüningen-Klybeck finden zurzeit auf verschiedenen Flächen Zwischennutzungen statt. Der Kanton Basel-Stadt stellt die Areale Ex-Migrol (Trägerverein Shift Mode) und Ex-Esso (Trägerverein I_Land) zur Verfügung sowie die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) die Uferpromenade. Am 26. März 2019 hat der Regierungsrat die Zwischennutzungen im Kontext der Gesamtentwicklung Basel Nord auf dem Areal Ex-Migrol bis Ende 2024 mit Option bis Ende 2029 verlängert sowie auf dem Areal Ex-Esso die Verlängerung bis Ende 2021 beschlossen. Letzteres betrifft den Trägervereinen I_Land und dessen Mitglieder, namentlich die Trendsporthalle, den Skatepark Portland, die «Landestelle» und das Projekt «Karawanserei», wobei die beiden letztgenannten auch die Uferpromenade nutzen dürfen.

Diese Zwischennutzungen neigen sich bald dem Ende und es bestehen offenbar bereits Pläne, wie die Uferpromenade und das Ex-Esso-Areal zukünftig genutzt werden sollen. Schon heute betreiben die SRH beim St. Johanns-Park, am Klybeckquai und beim Dreiländereck Anlegestellen bzw. Liegeplätze für Hotelschiffe, die in den letzten 10 Jahren einen regelrechten Boom erlebt haben. Die Passagiere bzw. Touristen der Hotelschiffe werden mit Reisecars/Bussen vom Hafen in die Stadt gefahren. Offenbar planen die SRH nicht nur neue Liegeplätze für Hotelschiffe, sondern es sollen an der Stelle, wo heute die «Landestelle» und das Projekt «Karawanserei» sind, auch Parkplätze für die Reisecars im Sinne eines Busterminals entstehen.

Dieser Ausbau ist jedoch im Hinblick auf die zukünftige Nutzung der Klybeckinsel problematisch. Es bietet sich dort die einmalige Chance für den Kanton ein innovatives und nachhaltiges Quartier entstehen zu lassen, in welchem neue Wohn- und Lebensformen Platz finden und das auch ökologisch vorbildlich ist. Aufgrund seiner Lage am Wasser drängt sich der Ort für das erste autofreie Quartier der Stadt geradezu auf.

Zudem gibt es in Basel, abgesehen vom Birsköpfli, keine einzige Grünfläche mit direktem Anschluss an den Rhein. Die Chance, eine Grünfläche am Rhein zu verwirklichen, wurde leider bereits bei der Umgestaltung der alten Stadtgärtnerei vertan und sollte nicht wiederholt werden. Beim St. Johanns-Park gibt es heute bereits eine Anlegestelle für die Hotelschifffahrt mit einem Carterminal für deren Gäste/Reisende.

Vor diesem Hintergrund bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Trifft es zu, dass die SRH Pläne für den Ausbau der Anlegestellen für Hotelschiffe sowie den Bau von Parkplätzen (Busterminal) für die Reisecars haben?

2. Wenn ja; wie weit ist diese Planung fortgeschritten bzw. wie weit ist die SRH im Baubewilligungsverfahren?
3. Teilt die Regierung die Ansicht, dass es problematisch ist, wenn heute Verkehrsinfrastruktur auf der Klybeckinsel gebaut wird, weil dadurch die Planung des zukünftigen Quartiers beeinflusst wird? Bzw. damit Fakten für die spätere Nutzung geschaffen werden, noch bevor die konkrete Nutzung des Gebiets vertieft diskutiert worden ist?
4. Wenn ja; wie kann der Kanton sicherstellen, dass zusätzliche Anlegestellen für Hotelschiffe kein Präjudiz für die weitere Entwicklung der Klybeckinsel sind?
5. Teilt die Regierung die Ansicht, dass auf der Klybeckinsel ein ökologisch fortschrittliches Quartier, insbesondere ein autofreies Quartier entstehen könnte?
6. Wenn ja; widersprechen Anlegestellen für Hotelschiffe, welche mit fossiler Energie betrieben werden, und Infrastruktur für Reisecars nicht einer solchen Zielsetzung im Sinne einer dekarbonisierten Zukunft?
7. Teilt die Regierung die Ansicht, dass auf der Klybeckinsel attraktive Allmendflächen entlang des Rheinufers mit direktem Zugang zum Wasser zugunsten der Allgemeinheit entstehen sollen?
8. Teilt die Regierung die Ansicht, dass Anlegestellen für die Hotelschifffahrt in direkter Nachbarschaft zu Wohnnutzungen, insbesondere im Hinblick auf den Lärm durch Dieselaggregate, die Feinstaubbelastung und Geruchsemissionen problematisch sind?
9. Teilt die Regierung die Ansicht, dass auf der Klybeckinsel im Sinne einer Quartiersentwicklung am Wasser nicht ein zweites Mal eine Freifläche am Wasser mit Schiffanlegestellen verstellt werden sollte?
10. Teilt die Regierung die Ansicht, dass sich das ehemaligen Hafengebiet nach den Bedürfnissen der baselstädtischen Wohnbevölkerung entwickeln sollte und sich nicht nach den Bedürfnissen von in- und ausländischen Gästen ausrichten sollte, welche teilweise für nur einen halben Tag anlegen und ohne lokale Wertschöpfung weiterreisen?
11. Wie beurteilt die Regierung die Verkehrswirkung einer solchen Anlage (Anlegestelle und Parkplätze für Reisecars) in Anbetracht der öffentlichen Interessen an einer ergebnisoffenen Entwicklung des Areals und des Gewässerschutz bzw. Naturschutz?

Michelle Lachenmeier

13. Interpellation Nr. 81 betreffend unverhältnismässigen Polizeieinsatz und Bestrafung von Klimaschützer*innen

19.5357.01

Im Rahmen der Klima-Aktionstage fand am 8. Juli 2019 eine symbolische und friedliche Blockade von Klima-Aktivist*innen vor dem Hauptsitz der UBS in der Aeschenvorstadt statt, um auf die klimaschädigende Auswirkungen der Investitionspolitik der schweizerischen Grossbanken aufmerksam zu machen. Dieselbe Aktion fand in Zürich vor dem Hauptsitz der Credit Suisse statt. Der schweizerische Finanzsektor verursacht durch ihre Investitionspolitik 22x so viele Treibhausgasemissionen wie die gesamte Schweiz.

Beide Aktionen wurden von der Polizei nach Antrag der Grossbanken aufgelöst und es kam in beiden Städten zu Verhaftungen von rund 100 Personen. Die Aktion vor der UBS wurde unter Ausschluss von Medienschaffenden mit unverhältnismässigem Einsatz aufgelöst. Im Nachklang wurden Einzelheiten bekannt, die rechtlich höchst fragwürdig und gegenüber einem friedlichen Protest unwürdig und skandalös sind. Die Entnahme von DNA-Proben wie auch die Erstellung von DNA-Profilen gehen deutlich zu weit und greifen in die Persönlichkeit und die Grundrechte ein.

Am 20. Februar 2019 hat der Grosse Rat den Klima-Notstand ausgerufen und somit als erste Stadt in der Schweiz ein politisches und symbolisches Statement abgegeben sowie den Klimawandel mit allen seinen negativen Auswirkungen als grosse gesellschaftliche Herausforderung anerkannt.

In den folgenden Monaten wurden diverse Klima-Vorstösse an die Regierung überwiesen. Umso unverständlicher sind das Eingreifen der Polizei bei einer friedlichen Klima-Protestaktion und das Aussprechen der Staatsanwaltschaft Basel von unverhältnismässigen Bussen und Strafen.

Ich bitte deshalb den Regierungsrat folgende Fragen zu beantworten:

1. Anerkennt die Regierung eine friedliche Blockade eines Hauptsitzes einer Grossbank, als eine symbolische Protest-Aktion an, um auf die Verantwortlichkeiten bezüglich der Klimaerwärmung aufmerksam zu machen?
2. Teilt die Regierung die Ansicht, dass die schweizerischen Grossbanken mit ihrer Investitionspolitik wesentlich Einfluss nehmen können, ob klimaschädigende Projekte umgesetzt werden können und somit diesbezüglich in einer Verantwortung stehen?
3. Ist die Regierung der Meinung, dass die Ausrufung des Klima-Notstands durch den Grossen Rat auf das polizeiliche Vorgehen bei friedlichen Klima-Protestaktionen einen Einfluss haben muss? Falls nein – mit welcher Begründung?
4. Beurteilt die Regierung das Einschreiten der Polizei nach Anzeige durch die UBS auch als unverhältnismässig an? Welche deeskalierenden Massnahmen wurden im Vorfeld getroffen?
5. Ist die Regierung nicht auch der Ansicht, dass die massive repressive Haltung der Basler Staatsanwaltschaft und die ausgestellten Strafbefehle von Freiheitsstrafen von bis zu 170 Tagen bei einer friedlichen Protestaktion völlig übertrieben sind? Falls nein – mit welcher Begründung?

6. Wie beurteilt die Regierung die Tatsache, dass von einigen Klima-Aktivisten DNA-Proben erfasst wurden?
7. Teilt die Regierung die Ansicht, dass die Erstellung von DNA-Profilen bei friedlichen Protestaktionen als unverhältnismässig zu betrachten ist? Falls Nein, mit welcher Begründung wird ein solcher massiver Eingriff in die Grundrechte legitimiert?
8. Ist die Regierung auch der Meinung, dass die Erfassung von DNA-Proben in Zukunft nicht zum Standard bei Personen-Überprüfungen bzw. Strafuntersuchungen werden darf?

Oliver Bolliger

14. Interpellation Nr. 82 betreffend Transparenz zu den effektiven Kosten bei den Kinder- und Jugendheimen

19.5358.01

Immer wieder hört man von horrenden Kosten für Heimplatzierungen von Kindern und Jugendlichen. Schlagzeilen machten das Kinderheim Brugg, Kanton Aargau, wo drei Kinder einer afghanischen Asylfamilie für monatliche Fr. 19'000 platziert werden mussten – Fr. 19'000 pro Kind und Monat notabene. Ein Platz im Heim der Stiftung Passagio in Lützelflüh kostet Fr. 20'730 pro Monat, also pro Tag Fr. 690 für einen einzigen Jugendlichen.

Da hier eine wertvolle und notwendige Aufgabe des Gemeinwesens meist an einen privaten Träger ausgelagert wird, ist dieser Bereich der parlamentarischen wie auch der Finanzkontrolle entzogen.

Um zu diesem Thema einen Überblick und Transparenz zu erlangen, bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Im Sinne einer Übersicht: Welche namentlichen Anbieter von Fremdplatzierungsinstitutionen (insb. Kinder- und Jugendheime) decken das Angebot für platzierungsbedürftige Kinder und Jugendliche aus dem Kanton Basel-Stadt ab?
2. In welcher Bandbreite belaufen sich die Kosten pro Tag bzw. pro Monat für eine Platzierung in den jeweiligen Heimen und Institutionen, wenn sämtliche Aufwände aller involvierter Träger (Gemeinde, Kantons-, Bundesbeitrag, IV-Beitrag, allfällige Beiträge von Stiftungen und ähnlichem sowie einen allfälligen Elternbeitrag) miteinberechnet werden?
3. Wie haben sich diese Kosten im Kanton Basel-Stadt über die letzten 20 Jahre entwickelt?
4. Wie hat sich im Kanton Basel-Stadt die Zahl der fremdplatzierten Kinder (via Kesb und freiwillige Massnahmen) über die letzten 20 Jahre entwickelt?
5. Wie war 2018 der Anteil der Kosten, welche die Eltern übernommen haben und wie hoch der Anteil, den die Allgemeinheit getragen hat?

Gianna Hablützel-Bürki

15. Interpellation Nr. 83 betreffend Gesundheitszustand der Stadtbäume

19.5364.01

Im Juni dieses Jahres mussten 40 Bäume notfallmässig gefällt werden. Dies als Folge des trockenen und heissen Sommers 2018. Ein Monat später warnte die Stadtgärtnerei die Bevölkerung mit Warnschildern vor Astabbrüchen bei grossen Bäumen.

Stadtbäume sind für eine lebenswerte Stadt von grosser Bedeutung. Sie tragen zum Wohlbefinden der Bevölkerung bei, fördern die Naherholung und sind wichtige Lebensräume für Kleintiere, Vögel und Insekten. Im Zusammenhang mit der laufenden Klimaerhitzung sind insbesondere Bäume mit grosser Krone von Bedeutung. Denn je grösser das Kronenvolumen, desto grösser die Blattfläche, mit welcher die Bäume (nebst der Reduktion von Luftschadstoffen, dem Binden von Kohlenstoff, etc.) Wasser verdunsten. Ein Baum mit grosser Krone verdunstet täglich zwei- bis vierhundert Liter Wasser und trägt so zu fühlbar kühleren Temperaturen und einem angenehmeren Mikroklima bei, laut Bundesamt für Umwelt sind es 7°C Kühlung. Auch als Schattenspender sind Bäume mit grosser Krone effektiver.

Den Medienberichten war zu entnehmen, dass der Bestand von 26'000 Stadtbäumen in Basel dank den Ersatzpflanzungen gehalten werden kann. Der Bericht über den Umsetzungsstand der Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel im Kanton Basel-Stadt zeigt aber gleichzeitig, dass noch viel Handlungsbedarf besteht. So sind erst 40 Prozent der Baumreihen realisiert, welche im „Leitbild Strassenbäume“ aus dem Jahr 1993 (!) ausgewiesen wurden.

In diesem Zusammenhang bittet die Interpellantin die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt die Regierung die Ansicht, dass Stadtbäume eine zentrale Rolle spielen für eine lebenswerte Stadt?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat den aktuellen Gesundheitszustand der Stadtbäume?
3. Kam es während den Sommermonaten zu weiteren Notfällungen? Und falls ja, zu wie vielen?
4. Konnten die erforderlichen Ersatzpflanzungen vollumfänglich vorgenommen werden? Falls nein, aus welchen Gründen? Falls ja, in welchen Gebieten?
5. Waren die Ersatzpflanzungen erfolgreich, bzw. gab es Ersatzbäume, welche nicht überlebt haben und falls ja, was waren die Gründe dafür?

6. Wie steht der Regierungsrat zum bescheidenen Stand der Umsetzung des „Leitbilds Strassenbäume“? Bis wann sollen 100% erreicht sein?
7. Wie hoch ist der monetäre Gegenwert aller Stadtbäume, auch unter Berücksichtigung der Ökosystemdienstleistungen?
8. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass in Anbetracht der absterbenden Bäume, unter Berücksichtigung der prognostizierten Zunahme von Hitzewellen und der Tatsache, dass es Jahrzehnte dauert, bis Bäume eine grosse Krone haben, insgesamt mehr Bäume gepflanzt werden sollten, um die Lebensqualität in Basel sicherzustellen?

Barbara Wegmann

16. Interpellation Nr. 85 betreffend Intensivierung von Gebäudesanierungen zum Schutz des Klimas

19.5374.01

Der Kanton Basel-Stadt verfügt über das modernste Energiegesetz der Schweiz. Die Grundlagen, um Energieverluste zu reduzieren sind vorhanden. Auch wurden Fördermittel bereitgestellt. Das bisherige Engagement reicht aber nicht. Es braucht weitere Anstrengungen, um mehr Gebäude gemäss PlusEnergie-Standards zu sanieren. Es braucht auch mehr Solaranlagen zur Produktion von Strom.

Die Fördermittel müssen vermehrt auch für private Gebäude in Anspruch genommen werden können neben der konsequenten Weiterverfolgung entsprechender Sanierungen von Gebäuden im Eigentum des Kantons.

Die Studie der Solar Agentur Schweiz zeigt, dass die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden können, wenn es mehr PlusEnergieBauten gibt und die Solarenergie besser genutzt wird. Der WWF Schweiz kritisiert die Kantone für ihre zögerliche Haltung bei Gebäudesanierungen. Auch wenn Basel-Stadt relativ gut abschneidet, braucht es weitere Anstrengungen und mehr Geld.

Die Vorteile von Förderprogrammen sind offensichtlich. Das Gewerbe erhält Aufträge, die Klimabelastung kann reduziert werden, Strom kann umweltfreundlich produziert werden, die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern wird reduziert.

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

1. Erkennt der Regierungsrat in Gebäudesanierungen ein taugliches Mittel zur Verringerung der CO2-Emissionen und damit zum Schutz des Klimas?
2. Wie hoch schätzt der Regierungsrat das Potenzial der Solarenergie im Kanton zur Erzeugung von Strom?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass auch das lokale Gewerbe von einer Strategie hin zu mehr PlusEnergieBauten profitiert?
4. Besteht Bereitschaft, über bestehende Förderprogramme hinaus, weitere Finanzmittel zur Verfügung zu stellen, um Anreize für Gebäudesanierungen zu schaffen?
5. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die aktuelle Finanz- und Zinslage für Investitionen des Staates günstig ist?

Patricia von Falkenstein

17. Interpellation Nr. 86 betreffend Unterbringung von Sozialhilfebezügern an der Rheingasse

19.5378.01

Gemäss Medienberichten über den Brand an der Liegenschaft Rheingasse 17 in Basel waren dort Sozialhilfebezüger untergebracht, teils unter hygienisch und baulich ausgesprochen miserablen Zuständen. Schon im Mai 2018 berichtete die TagesWoche mit dem Artikeltitel "Acht Quadratmeter über 950 Franken – der Horror in der Sozialabzocker-Pension" über die Liegenschaft.

Ich ersuche den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Kann der Regierungsrat darlegen, unter welchen Bedingungen generell Wohnbeiträge an Sozialhilfeempfänger ausbezahlt werden?
2. Kann der Regierungsrat darlegen, auf welche Art und Weise Wohnraum für Sozialhilfeempfänger seitens des Kantons akquiriert wird?
3. Gibt es wohnbauliche und gesetzliche Mindeststandards, welche die Wohnungen erfüllen müssen?
4. Weshalb befinden sich Wohnungen von mutmasslich drogenabhängigen Sozialhilfebezügern häufig in unmittelbarer Nähe von mutmasslichen Drogenumschlagsplätzen wie bspw. der Rheingasse, Sperrstrasse, Ochsengasse oder dem Klingentalgraben?
5. Ist dem Regierungsrat in der nun abgebrannten Liegenschaft eine Häufung von Todesfällen bekannt?
6. Warum wurden seitens der Behörden nach den Medienberichten aus dem Jahr 2018 keine Massnahmen zur Verbesserung der Zustände ergriffen?

7. Bestand zwischen der Sozialhilfe Basel-Stadt und dem Eigentümer der Liegenschaft eine vertragliche Vereinbarung für die Vermietung der Wohnungen an Sozialhilfebezüger? Falls ja, wie lange dauerte diese Vereinbarung schon an, was war deren Inhalt und in welchem finanziellen Umfang wurde der Eigentümer entschädigt.

Eduard Rutschmann

18. Interpellation Nr. 87 betreffend Arbeitszeit fürs Umziehen

19.5387.01

Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) hält fest, dass die Umkleidezeit als Arbeitszeit anzurechnen ist. Pflegepersonal und Ärztinnen und Ärzte des Kinderspitals Zürich dürfen das Anziehen der Arbeitskleidung neu als Arbeitszeit verrechnen. Dies zeigt Signalwirkung auf andere Kantone. Solothurn, Freiburg und Bern stehen mit den Personalverbänden bereits in Verbindung.

In den Kantonen Waadt, Wallis und Bern wird den Angestellten in einigen Spitälern bereits heute das Umziehen als Arbeitszeit angerechnet. In anderen Branchen, wie z.B. der Pharma und Lebensmittelindustrie gibt es Zeitgutschriften für das Umziehen am Arbeitsplatz. Mitarbeitende von Roche z. Beispiel erhalten eine Zeitgutschrift von 10 Minuten, wenn sie sich am Arbeitsplatz umziehen müssen.

Im Landrat hat Lucia Mikeler Knaack eine Interpellation betreffend Arbeitszeit fürs Umziehen eingereicht. Inzwischen ist die Stellungnahme des Regierungsrates eingetroffen. Darin fällt die sehr unterschiedliche Handhabung der Leistungsanbieter im Nachbarskanton auf.

Aus diesem Grund bitte ich den Regierungsrat ebenfalls um die Beantwortung folgender Fragen

1. Wie ist das Umziehen für Spitalangestellte im Kanton-Stadt geregelt?
2. Könnte sich der Regierungsrat eine Zeitgutschrift oder Ähnliches vorstellen?
3. Welche Kosten werden real im Durchschnitt durch die Spitäler beim Personal gespart bei einem Nichtgewähren der Umkleidezeit?
4. Ein Zeitaufwand von 15 Min. ist in den Betrieben realistisch, wie kann sichergestellt werden, dass die Mitarbeitenden dafür nicht mehr Arbeit in kürzerer Zeit leisten müssen?
5. Welche Instanz wäre für eine entsprechende Einführung zuständig oder zu bevollmächtigen? Wäre es für den Regierungsrat denkbar Vorgaben im Rahmen der Erteilung der Leistungsaufträge (via Spitalliste) zu machen?

Sarah Wyss

19. Interpellation Nr. 88 betreffend die Verantwortung des Finanzplatzes für die Klimakrise

19.5388.01

§15 Abs.2 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt verpflichtet die Regierung die natürlichen Lebensgrundlagen jetziger und zukünftiger Generationen zu erhalten. Am 20. Februar hat der Grosse Rat mit 71 zu 17 Stimmen den Klimanotstand ausgerufen. Der Grosse Rat hat damit anerkannt, dass die Eindämmung des Klimawandels und seiner schwerwiegenden Folgen höchste Priorität hat. Bereits am 4. Februar 2016 hat der Grosse Rat mit dem Anzug von Nora Bertschi und Konsorten die Regierung aufgefordert, zu überprüfen, wie die Pensionskasse Basel-Stadt aus Investitionen in fossile Energien aussteigen kann. Noch immer fehlt aber Strategie der Dekarbonisierung, die als zentrales Element den kompletten Ausstieg aus fossilen Unternehmen enthält.

Der Blick auf den gesamten Schweizer Finanzplatz zeigt, dass von ihm gesteuerte Aktivitäten ein Zwanzigfaches der einheimischen THG-Emissionen ausmachen: 1‘100 Mio. t CO2eq pro Jahr (Quelle: Klima Allianz). Das sind über 2 % der weltweiten Emissionen. Nur fünf Staaten haben einen höheren territorialen Ausstoss. Mit Investitionen in die globalen Finanzmärkte unterstützt der Schweizer Finanzplatz eine Klimaerhitzung von 4 –6°C. Es ist offensichtlich, dass die für den Erhalt einer lebenswerten Zukunft notwendige Grenze von maximal 1,5°C nur eingehalten werden kann, wenn der Schweizer Finanzplatz seine Geschäftspraxis und seine Finanzflüsse rasch und tiefgreifend ändert.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Unterstützt die Regierung die Forderung, dass sich der Finanzplatz Schweiz und damit auch die Pensionskasse Basel-Stadt, die Basler Kantonalbank und der gesamte Basler Finanzplatz an die Forderungen des Pariser Abkommens halten und die Finanzflüsse in Einklang mit einer klimagerechten Entwicklung bringen soll?
2. Teilt die Regierung die Einschätzung, dass für diesen Wandel zu einer klimagerechten Entwicklung nicht mehr viel Zeit bleibt und daher sofort damit begonnen werden muss?
3. Unterstützt die Regierung die Forderung, dass alle Finanzierungen von und Investitionen in Projekte und Unternehmen, die mit umweltschädlichen Technologien verbunden sind, gestoppt werden müssen?
4. Teilt die Regierung die Ansicht, dass insbesondere Projekte, welche die Förderung, Neuerschliessung, Verarbeitung oder Verbrennung von Öl, Gas und Kohle beinhalten oder zwingend notwendig machen, nicht klimaverträglich sind und daher nicht mehr finanziert werden sollten?
5. Bis wann wird die PKBS und die BKB die vollständige Dekarbonisierung einleiten und bis wann abschliessen?

6. Was unternimmt die Regierung, um wie in der Resolution zum Klimanotstand gefordert, die Bevölkerung umfassend über Ursachen des Klimawandels zu informieren? Beinhaltet diese Information auch die Benennung der Rolle der Banken und des gesamten Finanzplatzes?
7. Was unternimmt die Regierung, um die Banken, Versicherungen und Pensionskassen mit Basler Sitz dazu zu bewegen, ihr Finanzflüsse in Einklang mit einer klimagerechten Entwicklung zu bringen?
8. Was unternimmt die Regierung, um die Offenlegung aller durch Banken, Versicherungen und Pensionskassen mit Sitz in Basel-Stadt getätigten Investitionen betreffend umweltschädliche und klimazerstörerische Geschäfte und der daraus erzielten Gewinne zu bewirken?
9. Teilt die Regierung die Ansicht, dass angesichts des aktuellen Entwicklungspfades der CO2-Emissionen auf Kantonsgebiet §15 Abs. 2 der Kantonsverfassung im Moment deutlich verletzt wird?
10. Teilt die Regierung die Ansicht, dass in Zeiten des Klimanotstands auch Aktivitäten des zivilen Ungehorsams legitim sind, um auf die Dringlichkeit von Veränderungen aufmerksam zu machen?

Tonja Zürcher

20. Interpellation Nr. 89 betreffend «Wall of Fame» am Gerbergässlein 20! 19.5389.01

Wie Telebasel am 30. August 2019 berichtete, muss die berühmte Graffiti-Wand am Gerbergässlein 20 restauriert werden, weil sie anfängt zu bröckeln. Das Ziel ist es, dass das stadtbekannte Graffiti nach der Restauration wieder angebracht wird. Nun habe sich die Denkmalpflege eingeschaltet und ein Baustopp verhängt und es sei unklar, ob die Wand gerettet werden kann. Laut Bau- und Verkehrsdepartement sei nun ein entsprechendes Gesuch eingegangen und in Bearbeitung. In diesem Zusammenhang ersuche in den Regierungsrat um Antworten zu folgenden Fragen.

1. Ist der Regierungsrat auch der Ansicht, dass dieses Graffiti einen Mehrwert für die Stadt bietet und ein Entscheid möglichst rasch und positiv ausfallen sollte, sodass die «Wall of Fame» gerettet werden kann?
2. Gibt es Bestrebungen seitens der zuständigen Behörden, dass dieses Gesuch zeitlich prioritär behandelt wird?
3. Wann darf mit einem entsprechenden (positiven) Entscheid gerechnet werden?

Pascal Messerli

21. Interpellation Nr. 90 betreffend Einforderung der Daten über die Studienerfolge der Basler Maturandinnen und Maturanden beim Bundesamt für Statistik 19.5390.01

Gemäss NZZ vom 13. Juni 2019 (Seite 15, „Der Bund hält die Daten zu Studienabbrüchen zurück")„interessiert" sich der Kanton Basel-Stadt für den Studienerfolg seiner Maturandinnen und Maturanden nicht. So fordert er die vorhandenen Daten beim Bundesamt für Statistik nicht ein.

Basel-Stadt hat schweizweit eine der höchsten Maturitätsquoten. Dies erstaunt, liegen doch die im Frühjahr 2019 im Rahmen der gesamtschweizerischen Überprüfung der Grundkompetenzen (ÜGK) veröffentlichten Leistungen der Basler Schülerinnen und Schüler in allen geprüften Fächern (Deutsch, Mathematik und Fremdsprachen) deutlich unter denjenigen der anderen Kantone.

In Anbetracht der hohen Maturitätsquoten und den ungenügenden Resultaten in den ÜGK wäre es sicherlich interessant, den Studienerfolg der Basler Maturandinnen und Maturanden zu kennen.

Der Interpellant bittet den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. a) Ist es richtig, dass der Kanton Basel-Stadt die Daten über den Studienerfolg der Basler Maturandinnen und Maturanden vom Bundesamt für Statistik nicht angefordert hat und so auch nicht kennt?

   b) Falls ja: Welche Gründe führten zu diesem Entscheid?
2. Teilt der Regierungsrat die Haltung der EDK-Generalsekretärin, Frau Susanne Hardmeier, dass die Daten sehr wertvoll seien, und die Kantone daraus sicher wichtige Schlüsse ziehen können?

Oswald Inglin

22. Interpellation Nr. 91 betreffend BVD-Schneckentempo schikaniert das Neubad 19.5391.01

Verkehrsfeindliche Massnahmen aus dem BVD u.a. zulasten des Trams führen zu immer längeren Fahrzeiten und unattraktiverem ÖV. Unter der jüngsten BVD-Eigenmacht hat das Neubad zu leiden. Seit kurzem ist der Achter auf der gesamten Strecke der Endschlaufe Neuweilerstrasse auf Tempo 5 beschränkt. Allgemein üblich und technisch erforderlich ist in allen Schlaufen Tempo 10 oder höher.

Mit dem Schritttempo bzw. Schneckentempo im Neubad verlieren die ausstiegswilligen Fahrgäste jedesmal gegen 1 Minute, ehe sie aussteigen können. Blockiert bleibt auch der Velo- Fuss- und Autoverkehr im Knotenpunkt

Neuweilerstrasse / Herrenweg / In den Ziegelhöfen / Fröschgasse. Unerwünschte Drittfolge ist eine weitere, unnötige Verlängerung der Fahrzeit auf der sowieso arg gebeutelten Tramlinie 8.

Dieses Schritttempo ist nicht technisch bedingt, sondern geht dem Vernehmen nach zurück auf einen oder wenige Anwohnende, die sich am Trambetrieb stören. Bereits früher haben sie offenbar mit blossem Lobbying, aber ohne jede gerichtliche Grundlage durchgesetzt, dass die BVB Standard-Einrichtungen wie Klimaanlage und behindertengerechte Türpiepser am Tram manipulieren musste.

Wir stehen somit vor einem Interessenkonflikt. Die Mehrheits-Interessen der Allgemeinheit verlangen einen effizienten, zuverlässigen, leistungs- und konkurrenzfähigen ÖV. Das Partikularinteresse einer kleinen privilegierten Minderheit steht dem offenbar entgegen. Die zuständigen BVD-Behörden scheinen nun klein beigegeben zu haben. Dies geschah nicht nur ohne Not und ohne rechtliche Notwendigkeit, sondern sogar entgegen den rechtlichen Grundlagen.

Ich frage daher die Regierung an:

1. Ist die Halbierung der Höchstgeschwindigkeit in der Tramschlaufe auf 5 km/h technisch bedingt? Oder gerichtlich angeordnet?
2. Falls nein: Mit welchem Recht kann die anordnende Behörde die BVB dazu drängen, den Trambetrieb derart zu verlangsamen und zu unattraktivieren?
3. Steht der Schneckentempo-Entscheid nicht in Widerspruch zu §30 der Kantonsverfassung sowie dem Umweltschutz- und dem ÖV-Gesetz, welche dem Tram im Interesse der Allgemeinheit Vorrang geben vor geringfügigen Privatinteressen?
4. Befürchtet die Regierung kein für die Allgemeinheit schädliches Präjudiz, indem künftig Einzelne den Trambetrieb nach Belieben verlangsamen und aushebeln können?
5. Ist sie kurzfristig bereit, den BVB wieder Normaltempo zu erlauben?
6. Ist die Regierung bereit, solche Fragen wie vom Gesetz vorgesehen mit Schalldämmfenstern und Lärmschutzwänden anzugehen anstatt über die Benachteiligung der Tramfahrgäste?
7. Ist sie bereit, die Verlängerung von Tram 8 Richtung Allschwil nun beschleunigt und mit allen Mitteln voranzutreiben und so das Problem auch im Sinne des Anwohners zu entschärfen?

Beat Leuthardt

23. Interpellation Nr. 92 betreffend Beauftragung von Anwaltskanzleien durch den Kanton Basel-Stadt

19.5392.01

Alle sind vor dem Gesetz gleich und allen steht der Rechtsweg zu. Diesen Grundsatz hält der Interpellant hoch. Wer von einem Dritten in einer Weise verletzt worden ist, die gemäss dem Schweizerischen Strafgesetzbuch strafbar ist, kann diese Person einen Strafantrag bei der Polizei oder Staatsanwaltschaft stellen. Drittpersonen, die von strafbarem Verhalten erfahren, haben die Möglichkeit einer Strafanzeige. Diese Möglichkeit steht natürlich auch einer Magistratsperson in unserem Kanton zu. Basierend auf einem Strafantrag oder einer Strafanzeige werden Polizei und Staatsanwaltschaft den Sachverhalt untersuchen und ein Verfahren eröffnen oder gar Anklage erheben, sollte ein Straftatbestand erfüllt sein. Alternativ, je nach Umfang der möglichen Strafe kann die Staatsanwaltschaft bei bewiesenem oder vollständig eingestandenem Sachverhalt auch einen Strafbefehl erlassen.

Der Interpellant betont, dass er keineswegs verhindern will, dass Magistratspersonen sich in begründeten Fällen an Polizei und Staatsanwaltschaft wenden können und sollen. Jedoch streicht der Interpellant heraus, dass ein solches Handeln hinterfragt werden muss, wenn die Magistratsperson oder ein Departement auf Staatskosten einen Anwalt engagiert. Polizei und Staatsanwaltschaft sind umfassend geschult, um eine Person, welche einen Strafantrag oder eine Strafanzeige einreichen will, juristisch zu begleiten. Für solche Handlungen braucht es keine anwaltliche Unterstützung, dies kann jedermann und jedefrau selbst vornehmen. Der Einsatz von Steuergeldern in einem solchen Szenario muss also kritisch hinterfragt werden.

Deshalb bittet der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb und in welchem Umfang hat das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) einen externen Anwalt für die Stellung einer Strafanzeige involviert? Welche Kosten wurden dadurch generiert? Hätten Handlungen auch ohne die Mandatierung eines Anwalts vorgenommen werden können und wenn ja, weshalb wurde dies nicht gemacht? Zu welchem Umfang wurde der Anwalt mandatiert? Befasst sich der Anwalt nur mit strafrechtlichen Fragen und wenn ja, wer ist Partei in dem Verfahren, in dem der Anwalt mandatiert worden ist?
2. Gibt es weitere Departemente ausser dem BVD, die externe Anwälte für Angelegenheiten in Strafsachen engagieren? Wenn ja, wie häufig pro Jahr geschieht dies? Wenn ja, welche Kosten werden so generiert? Wenn ja, wäre jedes Mal der Einsatz eines externen Anwalts von Nöten gewesen?
3. Weshalb engagieren einzelne Departemente Anwaltskanzleien, welche Kosten generieren, um Fragen zu beantworten, welche die Staatsanwaltschaft ohnehin von Amtes wegen zu prüfen hat?
4. Geht der Regierungsrat damit einig, dass mit derartigem Vorgehen unliebsame Journalistinnen und Journalisten eingeschüchtert werden sollen?
   I. Falls nein, welche anderen Motive kann der Regierungsrat nennen, die das Vorgehen gegen Daniel Wahl

(Basler Zeitung) rechtfertigen?

II. Wie erklärt der Regierungsrat den Umstand, dass das BVD via Anwaltskanzlei und ohne Partei im oben genannten Verfahren zu sein mehrfach vergebens um Akteneinsicht gebeten hat?

5. Sind weitere Journalistinnen und Journalisten durch Magistratspersonen oder den Kanton angezeigt worden?
6. Dem BVD wäre es selbstverständlich offen gestanden, jederzeit Strafanzeige zu erheben, wie dies jeder Person offen steht. Weshalb muss nun auf Staatskosten ein Verfahren angestrebt werden, obwohl das BVD nicht einmal Partei im eigentlichen Strafverfahren ist?

Alexander Gröflin

24. Interpellation Nr. 93 betreffend Turnhallenmangel, Schulsport und weite Wege 19.5393.01

Offenbar müssen immer mehr Schulklassen aller Schulstufen weitere Wege in entfernte Quartiere und bis zum Stadtrand auf sich nehmen, um zum Sportunterricht in eine Turnhalle zu gelangen. Das reduziere die Dauer der Schulsport-Stunden oft stark. Grund dafür: an vielen Orten mangle es an Turnhallen. Die Koordination der Schulsportbedürfnissen ist an manchen Orten sehr komplex geworden. Gerüchten zufolge wurden beim grossen Programm zur Erneuerung und Neubau von Schulhausbauten der Bau von Turnhallen vernachlässigt, um die Kosten des Gesamtprogramms zu drücken.

In diesem Zusammenhang bittet der Interpellant den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie haben sich in den letzten 15 Jahren die Turnhallen-Kapazitäten im Verhältnis zur Schülerzahl im Kanton entwickelt? Mit was für einer weiteren Entwicklung ist diesbezüglich zu rechnen?
2. Wie viel wurde in den letzten 15 Jahren in den Neubau von Turnhallen investiert?
3. Wie stark (d.h. wie viel Stunden pro Woche) sind die vorhandenen Turnhallen zu unterschiedlichen Zeiten effektiv ausgelastet?
4. Gibt es dabei starke Unterschiede in Bezug auf die quantitative Auslastung der Turnhallen? Gibt es also Schulstandorte, in denen sich während des Sportunterrichts wesentlich mehr Schüler pro Turnhalle aufhalten als in anderen? Gibt es diesbezüglich noch Optimierungspotential?
5. Inwiefern steht der Unisport in der Leonhards- sowie St. Jakobshalle in Konkurrenz zu den Bedürfnissen des Schulsports?
6. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung, dass in unserem Kanton zumindest punktuell ein Turnhallen-Mangel besteht?
7. Inwiefern ist auch der Vereinssport in den Wintermonaten von einem Mangel an Turnhallen betroffen?
8. Welche Bauten weiterer Turnhallen in den kommenden Jahren sind bereits beschlossen, geplant oder zumindest angedacht?

Tim Cuénod

Schriftliche Anfragen

1. Schriftliche Anfrage betreffend fehlende Dynamik des Stiftungsstandorts Basel? 19.5331.01

Basel gilt als die Schweizer Stiftungsstadt. In Basel-Stadt gibt es 874 gemeinnützige Stiftungen (Stand Ende 2018), die in Bereichen wie Kultur, Bildung, Forschung, Umweltschutz, Soziales leisten. Gemessen an der Bevölkerungszahl hat der Kanton Basel-Stadt die höchste Stiftungsdichte der Schweiz: Auf 10’000 Einwohner kommen 45.1 Stiftungen, der Schweizer Durchschnitt liegt nur bei 15.5. Eine Stärke des Basler Stiftungswesens ist auch die lokale Verbundenheit: Die überwiegende Mehrzahl der gemeinnützigen Stiftungen in Basel-Stadt steht unter kantonaler Aufsicht und verfolgt daher ihren Zweck vornehmlich in und um Basel (siehe unten Tabelle 2).

Das Basler Stiftungswesen tritt aktiv nach aussen auf. Am Basler Stiftungstag (https://stiftungsstadt-basel.ch/) treffen sich jährlich mehr als 200 Personen zur Vernetzung und zum Austausch. Mit dem Center for Philanthropy Studies (CEPS) verfügt die Universität Basel über ein international anerkanntes und national führendes Forschungsinstitut.

Das positive Bild der Stiftungsstadt Basel trübt sich ein, wenn die Entwicklung der letzten Jahre betrachtet wird. Wie in der nachfolgenden Tabelle 1 ersichtlich, halten sich Neugründungen und Liquidationen die Waage und es scheint insgesamt wenig Dynamik zu geben:

Tabelle 1: Entwicklung des Stiftungssektors im Kanton Basel-Stadt 2013-2018 (Quelle: CEPS Datenbank)

Jahr	Neugründungen	Liquidationen	Nettozuwachs	Total
2013	19	14	5	839
2014	26	15	11	850
2015	17	12	5	855
2016	29	18	11	866
2017	16	12	4	870
2018	24	20	4	874
	131	91	40	

Werden die baselstädtischen Zahlen mit der allgemeinen Entwicklung' in der Schweiz verglichen, wird deutlich, dass unsere Region zurückfällt (vgl. Tabelle 2). So entspricht der Netto- Zuwachs in Genf im vergangenen Jahr fast dem Nettozuwachs in Basel-Stadt in den vergangenen sechs Jahren (35 gegenüber 40):

Tabelle 2: Vergleich der Stiftungssektoren in den Kantonen BS, BL, GE und gesamthaft der Schweiz (Quelle: CEPS Datenbank)

Stand Ende 2018	Neugründungen	Liquidationen	Nettozuwachs	Total	Dichte (Stiftungen pro 10'000 Einw.)	Anteil kt. Aufsicht in %
BS	24	20	4	874	45.1	76.5
BL	5	9	-4	312	10.9	71.6
GE	54	19	35	1‘208	24.4	44.9
CH	301	195	106	13'169	15.5	56.8

Der Kanton Genf verfolgt seit einigen Jahren eine aktive Strategie, um Philanthropie zu fördern und die Rahmenbedingungen für philanthropische Aktivitäten zu verbessern. So finden regelmässige Treffen zwischen Vertretern von Behörden und Stiftungen statt, in der Verwaltung wurde ein vereinfachtes Verfahren für Stiftungsgründungen entwickelt, der Kanton informiert regelmässig über Philanthropie und an der Universität wurde ein neues Zentrum gegründet. Neben dem Kanton beteiligen sich auch Zeitungen, Banken und weitere Dienstleister an der Förderung der Philanthropie durch Publikationen, Events oder Studienaufträge.

Eine aktuelle Studie von SwissFoundations, dem Verband der Schweizer Förderstiftungen, und PwC zeigt, dass sich Stiftungen für die Gesellschaft schon nach wenigen Jahren positiv auszahlen (im Vergleich zu deshalb ausbleibenden Steuereinnahmen) (SwissFoundations/PwC (2019): Stiftungen - ein gutes Geschäft für die Gesellschaft. Zürich: SwissFoundations/PwC; online verfügbar: https://www.swissfoundations.ch/sites/default/files/SF_PwC_Steuerstudie_D_2.pdf; vgl. auch Beitrag in der NZZ vom 2. Juli 2019, Stiftungen lohnen sich für die Schweiz, S. 15).

Ich bitte vor diesem Hintergrund den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt der Regierungsrat die Analyse, dass die Dynamik im Stiftungssektor in unserem Kanton abgenommen hat? Welche Gründe dafür sieht er?
2. Erachtet der Regierungsrat einen florierenden Stiftungssektor für bedeutsam für unseren Kanton?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich vom Beispiel des Kantons Genf inspirieren zu lassen und beispielsweise aktiv die Philanthropie im Kanton, vor allem in gewissen Schwerpunkt- Bereichen, zu fördern?
4. Könnte sich die Koordinationsstelle Freiwilligenarbeit auch der Thematik Philanthropie und Stiftungen annehmen?
5. Ist das kantonale Steuerrecht im interkantonalen Vergleich bezüglich der steuerlichen Behandlung von Zuwendungen an Stiftungen konkurrenzfähig? Besteht Handlungsbedarf, die steuerlichen Rahmenbedingungen zu verbessern? Falls ja, wie soll dies geschehen?

David Jenny

2. Schriftliche Anfrage betreffend ist es prüfenswert, gewisse Tram- und Buslinien von der BVB auf die BLT zu übertragen? 19.5332.01

Die heutigen Zustände bei den Basler Verkehrsbetrieben (BVB) sind hinlänglich bekannt. Hohe Unzufriedenheit des

Personals, überdurchschnittlich viele Krankheitstage, zu wenig Personal im Fahrdienst, was zu Ausfällen im Bus- und Tramverkehr führt. In allen oben erwähnten Punkten schneidet die Baselland Transport AG (BLT) viel besser ab als die BVB. Speziell an der Region Basel ist, dass zwei Verkehrsunternehmen (BVB und BLT) nahezu die gleichen Dienstleistungen erbringen, und dies teilweise auf den gleichen Geleisen.

Angesichts dieser Ausgangslage stellt sich die Frage, ob der Kanton Basel-Stadt als Auftragsgeber diese spezielle Konstellation nutzen könnte und den Betrieb noch zu bestimmender Tram- und Buslinien von der BVB auf die BLT übertragen sollte. Damit liesse sich der Personalengpass bei den BVB elegant lösen. Die BLT würden von den BVB einige Angestellte und evt. Rollmaterial übernehmen. Die Mitarbeitenden der BVB, die zur BLT wechseln würden, kämen in einen Betrieb, in dem die Mitarbeiterzufriedenheit wesentlich höher ist und die Krankheitstage viel tiefer liegen. Dies dürfte für sie somit vorteilhaft sein. Zudem könnten durch den dadurch gelösten Personalmangel die Fahrplanausfälle massiv verringert werden.

Deshalb meine Frage:

Ist der Regierungsrat bereit, die Übertragung gewisser Tram- und Buslinien von den BVB auf die BLT zu prüfen?

Christophe Haller

3. Schriftliche Anfrage betreffend Kündigungen im Kunstmuseum – Aktenzeichen ungeklärt: Wer wusste und empfahl wann/was? 19.5333.01

Der Basler Zeitung vom 11.7.2019 ist zu entnehmen, dass die beiden Frauen, welche nach dem unerlaubten Verlassen des Arbeitsplatzes für eine Teilnahme am Frauenstreik vom Kunstmuseum entlassen wurden und deren Entlassung im Anschluss auf Anweisung von Regierungspräsidentin Ackermann wieder rückgängig gemacht wurde, das definitive Job-Angebot nicht angenommen haben.

Grundlage des Entlassungsentscheides des Kunstmuseums war das kantonale Personalgesetz, womit klar ist, dass alle Akteure mit dem Entlassungsentscheid richtig gehandelt haben. Hinzu kommt, dass die beiden Damen offensichtlich in einem sicherheitsrelevanten Bereich tätig waren und ihre gewünschte Teilnahme am Frauenstreik nicht, was hätte erwartet werden können, spätestens am Vormittag desselben Tages ankündigten, sondern sich vom Arbeitsplatz entfernten. Diese Handlung steht auch im Widerspruch zum Beschluss des Regierungsrates vom 16.4.2019, in welchem den Mitarbeiterinnen der kantonalen Verwaltung eine Teilnahme am Streik (…) «im Rahmen der betrieblichen Möglichkeiten» erlaubt wurde. Der Regierungsrat wies weiter darauf hin, dass «eine Teilnahme in der Freizeit erfolgen» muss und zudem «die Grundversorgung und der service public (allenfalls mit einem gegenüber dem Normalbetrieb reduzierten Personalbestand) stets aufrechtzuerhalten» sei. Dies ist, wie der Direktor des Kunstmuseums plausibel erklärte, ohne Vorankündigung während der Art Basel mit über 3000 Besucher/innen in den verschiedenen Häusern des Kunstmuseums nicht möglich, zumal keine Löcher im Sicherheitsdispositiv zu erlauben sind.

Da es sich beim Kunstmuseum um eine Dienststelle der Kantonalen Verwaltung handelt, welche organisatorisch und administrativ der Abteilung Kultur des Präsidialdepartements unterstellt ist, stellen sich hinsichtlich der Entscheidungskompetenzen im Rückblick einige Fragen, zumal Regierungspräsidentin Ackermann angeblich erst im Nachgang von den Entlassungen erfahren hat.

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

1. Hat das Kunstmuseum die Entlassung der beiden Mitarbeitenden, wie in den Medien suggeriert wurde, eigenständig veranlasst oder hat das Kunstmuseum mindestens mit der Personalabteilung des PD und/oder der Abteilung Kultur vor dem Aussprechen der Kündigung Rücksprache genommen?
2. Falls Rücksprache genommen wurde: Weshalb behauptete Regierungspräsidentin Ackermann gegenüber den Medien, dass sie über die Entlassungen erst über die Medienberichterstattung in Kenntnis gesetzt wurde?
3. Falls Rücksprache genommen wurde: Weshalb informierte die Personalabteilung des PD nicht mindestens die Abteilung Kultur und/oder die Departementsvorsteherin, wo doch allen die politische Brisanz einer solchen Kündigung hätte klar sein sollen?
4. Falls Rücksprache genommen wurde: Auf Basis welcher Empfehlung wurden die Kündigungen ausgesprochen?
5. Falls keine Rücksprache genommen wurde: Inwiefern kann eine Dienststelle des Kantons, ohne Rück- und Absprache mit der Dezentralen Personalabteilung des jeweiligen Fachdepartements, überhaupt eine Kündigung aussprechen?
6. Weshalb untergrub die Regierungspräsidentin mit ihrer Entscheidung diese Kündigungen rückgängig zu machen, die personalrechtlichen Bestimmungen und den Regierungsratsbeschluss vom 16.4.2019?
7. Erachtet es der Regierungsrat für das Image des weltweit bedeutenden und renommierten Kunstmuseums Basels für sinnvoll, wenn der Direktor und sein Team öffentlich von der Departementsvorsteherin in einer sachlich nachvollziehbaren und begründeten Handlung derart im Regen stehen gelassen werden?

Joël Thüring

4. Schriftliche Anfrage betreffend mehr Grün in der Freien Strasse 19.5335.01

Nach langen Jahren und Jahrzehnten des Wartens wird die Freie Strasse ab 2020 endlich umfassend saniert und neu gestaltet. Das ist sehr erfreulich, denn es ist höchste Zeit dafür.

Was bei den publizierten Visualisierungen jedoch sofort auffällt: Bäume und sonstige Bepflanzungen sind leider nicht vorgesehen. Dies abgesehen vom „Platzbaum“ bei der Bäumleingasse. Praktisch ist das zwar durchaus nachvollziehbar, da sonst der Platz für die notwendigen Anlieferungen mittels grossen Fahrzeugen fehlen würde. Der Zugang für das Gewerbe muss auch nach der Umgestaltung zwingend hinderungsfrei möglich sein. Zusätzliche Bäume, Blumentröge oder gar Entsiegelungen sind deshalb eher schwierig. Dennoch sollte die Gelegenheit der Umgestaltung genutzt werden, um eine zusätzliche Begrünung zu erreichen. Dies wäre nicht nur optisch eine zusätzliche Aufwertung.

Angesichts steigender Temperaturen würde die Begrünung auch einen Beitrag dazu leisten, an heissen Tagen die Luft zu kühlen. Es lohnt sich daher, sich darüber Gedanken zu machen, ob Alternativen zur Verfügung stehen. Denkbar sind beispielsweise Fassadenbegrünungen oder Hors-sol-Begrünungen am Strassenrand in Zusammenarbeit mit den Hauseigentümern. Die Umgestaltung böte die Möglichkeit, die dafür benötigte Infrastruktur zu schaffen.

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

1. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass die Umgestaltung der Freien Strasse dazu genutzt werden sollte, diese zusätzlich zu begrünen?
2. Ist die Feststellung richtig, dass bei der Umgestaltung der Freien Strasse nach derzeitigem Stand neben dem „Platzbaum“ Bäumleingasse keine weitere Begrünung vorgesehen ist? Wenn doch, was ist konkret vorgesehen?
3. Wurden Möglichkeiten geprüft, wie eine zusätzliche Begrünung geschaffen werden kann? Wenn ja, welche?
4. Ist der Regierungsrat bereit, das Gespräch mit den Hauseigentümern an der Freien Strasse zu suchen, ob sie zu einer Begrünung ihrer Fassade bereit sind und zu prüfen, welche Infrastruktur sie dafür benötigen würden?
5. Ist der Regierungsrat bereit, die Möglichkeit von Hors-sol-Begrünungen am Strassenrand zu prüfen?

Luca Urgese

5. Schriftliche Anfrage betreffend Umgestaltung der Freie Strasse 19.5336.01

Im Mai 2019 hat der Regierungsrat erfreulicherweise mitgeteilt, dass die Innenstadt mit der Erneuerung der Freie Strasse eine zeitgemässe Flaniermeile bekommt. So steht:

„Die grosszügigen Flächen können auf ganz unterschiedliche Weise genutzt werden, sei es für Strassencafés, für das tägliche Anliefern von Waren oder für Veranstaltungen wie die Fasnacht. Durch die offene Gestaltung können auch künftige Generationen die Freie Strasse, die Streit- und die Rüdengasse ganz nach ihren Bedürfnissen nutzen“

Bekanntlich ist das Bespielen bzw. das (kommerzielle) Nutzen des öffentlichen Raumes, insbesondere auf Strassenzügen und in Begegnungszonen, nicht ganz hindernisfrei. Bemühungen und Absichten der anliegenden Betriebe stossen (siehe Rheingasse) aufgrund gesetzlicher und behördlicher Vorgaben teilweise an zermürbende Grenzen. Damit die überzeugenden Versprechungen der Regierung auch Realität werden, möchte ich dem Regierungsrat folgende Fragen stellen:

1. Braucht es gesetzliche Anpassungen, um die Freie Strasse mit Strassencafés und anderen Ideen grosszügig und ganztags zu beleben bzw. behindern gesetzliche Vorgaben dies?
2. Besteht für die anliegenden Detailhandelsgeschäfte ebenfalls die Möglichkeit, ihre Waren auch auf der Freie Strasse auszustellen/anzubieten oder ihr Geschäft mit einem Strassencafé zu ergänzen? Braucht es hierfür neue gesetzliche Grundlagen? Wenn ja, welche?
3. Besteht in Zukunft auch für „Fremdanbieter“, welche nicht an der Freie Strasse ein Geschäft besitzen die Möglichkeit, Flächen auf der Freie Strasse zu mieten und zu nutzen?
4. Vormittags ist in der Innenstadt die Situation für Einkaufende und den Langsamverkehr aufgrund der unkoordinierten Anlieferungen schon heute prekär:
   a. Welche Massnahmen gedenkt der Regierungsrat diesbezüglich zu ergreifen, um die Innenstadt lebenswerter zu machen?
   b. Können alternative Anlieferungsrouten geschaffen werden?
   c. Was hält der Regierungsrat von einem City Logistik-Konzept um einen Anreiz zur besseren Bündelung von Transporten zu schaffen um die Anzahl Zulieferungsfahrten zu reduzieren?
5. Die Intensivierung der Nutzung des öffentlichen Raumes steht oft mit Lärmschutzvorgaben im Konflikt. Erkennt der Regierungsrat diesbezüglich betreffend Freie Strasse einen Handlungsbedarf?
6. Werden an der Freie Strasse auch Stromanschlüsse und Abwasserkanäle installiert, die für die (kommerziellen) NutzerInnnen des öffentlichen Raumes zur Verfügung stehen?
7. Muss eine Rettungsgasse für Feuerwehr, Sanität, Polizei bestehen? Wenn ja, welche gesetzlichen Vorgaben gelten bezüglich der relativ schmalen Freie Strasse und stehen sie im Konflikt mit einer grosszügigen und

permanenten Nutzung des öffentlichen Raumes?

8. Sieht der Regierungsrat weiteren Handlungsbedarf auf gesetzlicher und planerischer Ebene um seinen Versprechungen („Geniessen, flanieren, erleben, wohnen, arbeiten und verweilen“) in der Medienmitteilung vom 22. Mai 2019 gerecht werden zu können?
9. Wie läuft parallel zur baulichen Umgestaltung der Planungsprozess bezüglich Nutzung und Bespielung des öffentlichen Raumes an der Freie Strasse und an der Streit- und Rüdengasse?

Thomas Gander

6. Schriftliche Anfrage betreffend unhaltbaren Zuständen rund um den Münsterplatz aufgrund von Nachtpartys 19.5339.01

Das Phänomen ist bekannt: Sobald es die milder werdenden Frühlingstemperaturen zulassen und danach über den ganzen Sommer, finden sich vor allem von Donnerstag- bis Sonntagnacht viele Jugendliche und junge Erwachsene in Gruppen zu kleinen Partys in der Stadt an mittlerweile bekannten Orten (z.B. Rheinbord) ein. Öfter hinterlassen sie Lärm, viel Abfall und nicht selten körperliche Ausscheidungen verschiedener Art. Gegen die Absicht, die Innenstadt zu beleben und gegen eine lebendige fröhliche Stadt ist überhaupt nichts einzuwenden, aber die Auswüchse und Folgen des respektlosen und unbotmässigen Verhaltens vieler solcher «Partygänger» (gilt für beide Geschlechter) sind für Anwohner oft unhaltbar geworden. Wie Anwohner berichten, gilt dies auch und insbesondere für den Münsterplatz und die Pfalz. Nachfolgende Beschreibungen basieren auf solchen Berichten.

Die Partygänger auf dem Münsterplatz und der Pfalz sind sehr laut und wecken die Anwohner oder lassen diese oft gar nicht erst einschlafen. Zahlreiche aufgedrehte Musikboxen beschallen den ganzen Platz und werden nur vom Geschrei der Partygänger übertönt. Die regelmässig herbeigerufene Polizei ist meist machtlos, da die Partybesucher die Boxen leise stellen und die Unterhaltungslautstärke drosseln, sobald sie die Polizei kommen sehen. Dazu kommen die Jugendlichen, die, wohl angespornt vom aussergewöhnlichen Hall, spät nachts und bis in die frühen Morgenstunden lauthals schreiend den Platz überqueren. In den Sommermonaten werden so die Anwohner, denen es gelungen ist, einzuschlafen, nicht selten wieder aus dem Schlaf gerissen.

Das Abfallvolumen, welches dabei hinterlassen wird, dürfte demjenigen an anderen Plätzen, wie beispielsweise am Rheinbord, kaum nachstehen. Geht man nach einer «Partynacht» über den Münsterplatz zeigt sich ein Bild der Verwüstung. Überall liegen leere Flaschen und Dosen, Papiertüten der verschiedenen Fast Food-Anbieter, Essensreste, Glasscherben, Plastikbesteck und -Becher. Der Platz und insbesondere der schönste Aussichtspunkt der Stadt – die Pfalz – werden richtiggehend zugemüllt, die Pfalzmauern sind mit Flaschen, Dosen und Bechern zugestellt. Dies, obwohl sowohl auf dem Münsterplatz selbst als auch auf der Pfalz zahlreiche und jeweils nur wenige Schritte von einander entfernte, gut sichtbare Mülleimer stehen.

Gerade Glasflaschen werden oft über den Platz geworfen und zerschmettert, so dass Glassplitter herumliegen. Diese können von der Stadtreinigung aus dem Kiesbelag nicht entfernt werden. Die Glassplitter stellen damit tagsüber für die Bevölkerung eine Gefahr dar, vor allem für spielende Kinder, aber auch für Hunde. Münsterplatz und Pfalz mutieren so zum Unort für die Anwohner mit eingeschränkter Aufenthaltsqualität, selbst wenn der offensichtliche Müllberg von der Stadtreinigung abgetragen ist.

Fragen:

Für die ganze Stadt, aber akut insbesondere rund um den Münsterplatz und die Pfalz braucht es offenbar dringend Massnahmen, den Missständen wirkungsvoll zu begegnen. Lösungen sind sicher nicht einfach, aber so kann es nicht weitergehen. Obwohl schon aufwändig genug, reicht es nicht aus, die Stadtreinigung mit der Beseitigung des illegalen Mülls zu beauftragen. Die Einführung eines «Sauberkeitsrappens» hat das Parlament nicht überzeugt, weil er nicht bei den Verursachern von Lärm und Littering ansetzt und ihr Verhalten nicht ändert. Öffentlich/politisch gefordert werden höhere Bussen. Deshalb möchte ich dem Regierungsrat folgende Fragen stellen.

1. Wie schätzt der Regierungsrat das Problem auf dem Münsterplatz und der Pfalz in der geschilderten unhaltbaren Art ein?
2. Welche wirkungsvollen Massnahmen (neben der Beseitigung des Mülls) kann sich der Regierungsrat vorstellen, um das Problem rund um den Münsterplatz in den Griff zu bekommen? Welche hat er konkret geplant? Bitte unterteilen Sie die Antwort in Massnahmen gegen a) das Littering und b) die Nachtruhestörungen.
3. Wäre es aus Sicht des Regierungsrats eine denkbare Option, verhältnismässig und durchsetzbar, Polizeikräfte in zivil einzusetzen und neben Bussen allenfalls bei Wiederholungstätern/-innen gravierender Verstösse (Littering plus massive Nachtruhestörung) ein zeitlich begrenztes Rayonverbot Innenstadt auszusprechen?

David Wüest-Rudin

7. Schriftliche Anfrage betreffend wie würde Basel-Stadt im Doing Business 2019 Report der World Bank Group abschneiden? 19.5344.01

Die World Bank Group ("Weltbank") publiziert seit 2002 jährlich den sogenannten "Doing Business" Report. Die

Ausgabe 2019 nennt sich "Training for Reform" (https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/country/s/switzerland/CHE.pdf).

Die von der Weltbank erfassten Indikatoren nehmen auf einen hypothetischen Fall Bezug, der sich im wichtigsten Wirtschaftszentrum eines Landes abspielt. Für die Schweiz wurde folglich Zürich gewählt. Die Ergebnisse 2019 fielen für die Schweiz ziemlich ernüchternd aus, gesamthaft wurde lediglich Rang 38 (von 190) erreicht. Beispielsweise wurde Dänemark auf Platz 3 und Deutschland auf Platz 24 eingereiht. Die erreichte Punktzahl von 75.69 liegt unter dem "Reginal Average (OECD High Income)" von 77.80 Punkten. Bei den Rangierungen in den einzelnen Kategorien fällt auf, dass die Schweiz u.a. in den Kategorien "Starting a Business" (Rang 77), "Dealing with Construction Permits" (Rang 69), "Enforcing Contracts" (Rang 55) und "Resolving Insolvency" (Rang 46) nicht gerade ruhmvoll abschneidet.

In vielen Bereichen werden die regulatorischen Rahmenbedingungen vom Bund vorgegeben, in einzelnen Bereichen, wie beim Baurecht, besteht aber grosser kantonaler Spielraum. Wenn es um Fragen wie Geschwindigkeit der Gründung einer Unternehmung, Kosten und Speditivität von Zivilprozessen und Dauer von Konkurs- und Nachlassverfahren geht, können Kantone trotz der grossen Durchdringung dieser Gebiete mit Bundesrecht durch die geeignete oder nicht ausreichender Ausstattung und Organisation von Gerichten, Betreibungs- und Konkurs- und Handelsregisterämtern beschleunigend oder verlangsamend wirken.

Ich bitte den Regierungsrat vor diesem Hintergrund um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wenn die Weltbank für ihren Report 2019 statt auf Zürich auf Basel abgestellt hätte, wäre die Schweiz aus welchen Gründen etwa gleich, besser oder schlechter eingestuft worden (gesamthaft und insbesondere in den oben speziell erwähnten Kategorien)?
2. Soweit eine Rangierung aufgrund von Basel schlechter ausgefallen wäre, was wird der Regierungsrat konkret unternehmen, um mindestens zu Zürich aufzuschliessen?
3. Falls die Berücksichtigung von Basel zu besseren Ergebnissen geführt hätte, wie wird der Regierungsrat diese Erkenntnis im Standortwettbewerb einsetzen?
4. Wie schätzt der Regierungsrat generell die Bedeutung von Studien wie der hier thematisierten bei Standortentscheiden von Investoren ein? Analysieren die zuständigen Ämter und Institutionen regelmässig solche Studien und fliessen Ergebnisse in die relevanten Vorhaben des Regierungsrates ein?
5. Berücksichtigt der Regierungsrat bei seinen Eingaben in Vernehmlassungsverfahren des Bundes die Auswirkungen vorgeschlagener Regulierungen auf das Abschneiden der Schweiz in Studien·wie dem Doing Business Report der Weltbank? Falls nein, warum nicht?

David Jenny

8. Schriftliche Anfrage betreffend der vorzeitigen Eindämmung der Tigermücke (Aedes albopictus) in der Region Nordwestschweiz und im gesamten Oberrheingebiet 19.5349.01

Mit dem Klimawandel steigt die Gefahr der Einführung neuer Krankheitserreger und deren Vektoren massiv an. Seit 2018 ist bekannt, dass sich die Tigermücke in Basel erfolgreich ansiedeln konnte. Diese äusserst aggressive Mückenart ist als Vektor verschiedener Tropenkrankheiten bekannt. So überträgt sie das West-Nil-Virus, Gelbfieber, Dengue-Fieber, das Chikungava-Fieber und vermutlich auch das Zika-Virus. In verschiedenen Regionen Europas konnte sich die Tigermücke schon erfolgreich ansiedeln, vergrösserte danach ihre Population innerhalb kürzester Zeit erheblich und trat schon als Überträger von eingeschleppten Tropenkrankheiten in Erscheinung. So verursachte sie bisher in Kroatien, Italien, Südfrankreich und Spanien lokale Ausbrüche des Chikungava-Fiebers, welches ursprünglich nur in den Tropen Afrikas und Asiens vorkam.

Es ist somit offensichtlich, dass die Ausbreitung dieser Mückenart zu einer grossen Gefahr für die Bevölkerung werden wird. Das von den Kantonen BS und BL bisher ausgearbeitete Bekämpfungsprogramm setzt laut vorhandenen Informationen auf Kontrolle und die Sensibilisierung der Bevölkerung, potentielle Brutgebiete zu eliminieren.

Einer Forschungsgruppe der chinesischen Sun-Yatsen-Universität Guangzhou ist es nun mit einem neuen Ansatz gelungen, die Fortpflanzung der Tigermücke in einer lokalen Hochburg des Chikungava-Fiebers nahezu vollständig zum Erliegen zu bringen. Sie züchten dazu Millionen männlicher Tigermücken, welche mit drei Stämmen des Wolbachia-Bakteriums infiziert waren. Begatten männliche Tigermücken, welche mit einem Stamm dieses Bakteriums infiziert sind, weibliche Tigermücken, welche nicht mit dem entsprechenden Stamm infiziert sind, sind die daraus entstehenden Embryonen nicht überlebensfähig. Da bei der massenhaften Zucht von Stechmücken es nicht vermieden werden kann, dass dabei auch weibliche Exemplare in die Umwelt gelangen, war diese Methode alleine bisher nicht langfristig erfolgversprechend, da sich mit der Zeit eine resistente Population etablieren könnte. Deshalb kombinierte die Forschungsgruppe die Methode mit einer Sterilisation der Mücken mit Gammastrahlung, wodurch eine Reproduktion gänzlich ausgeschlossen werden konnte. Die Anzahl der gefundenen überlebensfähigen Eier sank mittels dieser Methode um 94%. Quelle: https://www.nature.com/articles/d41586-019-02160-z.

Es ist anzunehmen, dass ein frühzeitiger Einsatz dieser Methode eine Ansiedelung der Tigermücke in der Region verhindern würde. Dadurch würde die Gefahr der Ausbreitung neuer Krankheiten erheblich minimiert, zudem würden sich die Kosten zur Bekämpfung drastisch minimieren.

Aus diesen Gründen bittet die Anfragestellerin den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

- Welche konkreten Massnahmen werden vom Kanton zur effektiven Bekämpfung der Tigermücke unternommen? Wie sieht die Zusammenarbeit im trinationalen Oberrheingebiet aus um die Gefahr der Tigermücken strategisch sinnvoll bekämpfen zu können? Welche Rolle spielen dabei die trinationalen Gremien wie der Oberrheinrat und dessen Arbeitsgruppen?
- Wäre es aus Sicht des Regierungsrates sinnvoll, in Zusammenarbeit mit dem Tropeninstitut ein Pilotprojekt in der Region analog zur Vorgehensweise der erwähnten Forschungsgruppe zu initiieren, um die vollständige Eliminierung der Tigermücke in der Region Basel zu erreichen? Falls nein, weshalb nicht? Falls ja, welche nächsten Schritte sind geplant?

Sarah Wyss

9. Schriftliche Anfrage betreffend Transparenz und Kontrolle der ambulanten Familienbegleitungen und ihre Tarife, Präsenzstunden und Kosten 19.5359.01

Zahlreiche Firmen in Form von Stiftungen, Vereinen, GmbHs oder AGs bieten den Gemeinden und Städten sozialpädagogische Familienbegleitungen (spF) an. Darunter fallen Erziehungshilfen, Anleitungen zu Veränderungen im Alltag und Familienleben, Anleitung bei Schwierigkeiten in der Haushaltbewältigung, Abklärungen zur Errichtung von Beistandschaften oder zur Notwendigkeit von Heimplatzierungen etc. Weil diese Form der Sozialarbeit die kommunalen Kapazitäten übersteigt, sehen sich die Gemeinden gezwungen, diese staatliche Aufgabe an eine dieser privaten Träger auszulagern.

Manche Sozialfirmen bieten den Gemeinden und Städten diese Dienste zu exzessiven Preisen an: So kostet normalerweise 2 bis 3 Stunden effektiver Arbeit pro Woche Steuerzahler für ein halbes Jahr rund Fr. 20'000. Es findet kein Wettbewerb im Bereich Familienbegleitung statt, die wenigen Anbieter verteilen den lukrativen Kuchen unter sich auf. Sie verlangen dieselben Ansätze und Bedingungen betreffend Stundenansatz, Wegpauschalen, Spesen, etc. Sie bewegen sich in der Höhe von Treuhändern.

Aus diesem Grund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Mit welchen Anbietern hat der Kanton Basel-Stadt eine Leistungsvereinbarung?
2. Wie hat der Kanton die Kosten und Bedingungen dieser Form der Sozialarbeit unter Kontrolle?
3. Wie werden die Sozialfirmen und die Erfüllung ihrer konkreten Aufträge kontrolliert? Welche Behörde lässt sich in welcher Form objektive Nachweise geben, dass im konkreten Auftrag Fortschritte erzielt, die Ziele tatsächlich erreicht und nicht einfach Stunden absolviert werden, die den Steuerzahler sinnlos und teuer zu stehen kommen?
4. Wie haben sich die Ausgaben im Kanton Basel-Stadt in den letzten zehn Jahren für diese ambulanten Familienbegleitungen entwickelt?
5. Wie viele spF sind 2018 im Kanton Basel-Stadt bei wie vielen Haushalten angeordnet worden? Wie viele davon sind durch die öffentliche Hand bezahlt worden? Wie viele von den Betroffenen selbst?
6. In welcher Bandbreite belaufen sich die Tarife pro Stunde für die spF im Jahr 2018? In welcher Bandbreite waren die Tarife pro Stunde vor zehn Jahren?
7. In welcher Kosten-Bandbreite beliefen sich die einzelnen Anträge im Kanton Basel-Stadt? Wie hoch ist der monatliche Gesamtbetrag (also inkl. Vor- und Nachbereitung, Wegspesen, Pauschalen, allfällige Übersetzungskosten etc.)?
8. Wie viel Lohn pro Stunde erhalten die Sozialarbeitenden, die effektiv mit den Betroffenen in den Haushalten arbeiten? Wie viel verbleibt in der Sozialfirma? Wo geht die Differenz hin? Herrscht diesbezüglich bei allen Anbietern Transparenz? Wer im Kanton kontrolliert diese Firmen?
9. Wie hat sich die Dauer der spF in den betroffenen Haushalten in den letzten Jahren entwickelt? Wie viele angeordnete spF werden verlängert und wie oft?
10. Wie hoch waren die durchschnittlichen Gesamtkosten einer spF pro Haushalt inklusive Verlängerungen? Wie hoch waren sie vor zehn Jahren?

Gianna Hablützel-Bürki

10. Schriftliche Anfrage betreffend Übersicht über die Gelder für Pflegefamilien und die FPO im Kanton Basel-Stadt 19.5360.01

Nicht jedes Kind, das fremdplatzierungsbedürftig ist, muss in ein Heim. Im besten Fall findet sich eine geeignete Pflegefamilie, welche Mutter und Vater ersetzt. Klar ist, dass diese Pflegefamilie auch eine Entschädigung zugute hat. Mittlerweile haben jedoch findige Sozialfirmen ein blühendes Geschäft mit der Not der Kinder gemacht. Unternehmen, die in der Rechtsform der GmbH, AG, Stiftung oder Vereinen etc. organisisiert sind, "unterstützen und begleiten fachlich" diese Pflegefamilien.

Im Kanton Aargau hatte 2016 die Finanzkontrolle diese Pflegekinder-Platzierungen einer Sonderprüfung unterzogen.

Im abschliessenden Bericht hatte die Finanzkontrolle empfohlen, eine Kostensenkung der Tagessätze für die Organisationen zu prüfen, die sich um Vermittlung, Begleitung und Unterstützung von Pflegefamilien kümmern. Dabei handelt es sich um sog. Fremdplatzierungsorganisationen, die unter den Sozialverbänden auch als DAF (Dienstleistungsangebote in der Familienpflege) bezeichnet werden. Diese Organisationen hätten teilweise ohne (ausreichende) Begründung im Jahr 2016 Anteile von 41,2 beziehungsweise 53,3 Prozent an den Tagesentschädigungen vereinnahmt, und damit mit der Not der Kinder und dem Kindswohl Profit gemacht.

FPOs übernehmen Aufgaben des Staates in einem heiklen und sensiblen Bereich des Kindesschutzes. FPOs finden ihre gesetzliche Grundlage in der PAVO (Verordnung über die Aufnahme von Pflegekindern, 211.222.338). Im Kanton Basel-Stadt erteilt das Amt für Jugend und Berufsberatung (AJB) diesen eine Bewilligung und nimmt die Aufsicht wahr.

Die Tarife der FPO sind unterschiedlich und hängen vom Alter des Pflegekindes ab; sie müssen allerdings transparent und nachvollziehbar sein. Eine solche Organisation sollte nicht Kapital aus der Not der Kinder schlagen können. Für die Gemeinden im Kanton Basel-Stadt, welche Kinder bei Pflegefamilien platzieren müssen, ist indes nicht klar, wie viel die FPO an der Tagestaxe einstreicht und ob sie gar Gewinn - auch Gewinn nicht im Sinne des Steuerrechts - erwirtschaftet. Manche FPOs sind von der Kesb eingesetzt und letztere verweigern den kommunalen Sozialbehörden diese Infos.

Um hier Licht und Klarheit in diese Geldstöme zu bringen, stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Welche namentlichen FPOs sind im Kanton Basel-Stadt tätig?
2. In welcher Bandbreite belaufen sich die Tagestaxen pro Tag und Kind an Pflegefamilien bzw. FPOs?
3. Wie haben sich diese Anteile, die die FPO und die Pflegefamilien erhalten, über die letzten 20 Jahre entwickelt?
4. Sind alle Tagestaxen und die (allenfalls darin enthaltenen) Tarife der FPO dem Kanton bekannt? Sind alle transparent und nachvollziehbar?
5. Wie viele Tagestaxen sind weniger als Fr. 80, wie viele höher als Fr. 200?
6. Welche Anteile an den Tagesentschädigungen sacken die FPOs ein? In welcher Bandbreite sind die vermittelnden Organisationen an den Tagesentschädigungen beteiligt?
7. Das Bundeszivilrecht sieht keine Beschränkung auf Nonprofitorganisationen vor. Kann der Kanton in allen Fällen ausschliessen, dass es sich um gewinnorientierte Organisationen handelt?
8. Warum zahlt das Gemeinwesen permanent eine Gebühr, warum nicht eine einmalige für die Vermittlung?
9. Wie schliesst der Kanton lukrative Seilschaften zwischen den Sozialarbeitern des Staates und jenen der FPO aus?
10. Gestützt auf welche gesetzliche Grundlage verweigert die Kesb den zahlenden Gemeinden Einblick in die Geldflüsse, Begründungen der Massnahmen und Akten?

Gianna Hablützel-Bürki

11. Schriftliche Anfrage betreffend Erhöhung des Grundbedarfs und der Mietzinsgrenzwerte der Sozialhilfe auf 1. Juli 2019

19.5369.01

Zur Hauptsache zustimmend kann ich die Revision der Unterstützungsrichtlinien des Departements für Wirtschaft, Soziales und Umwelt des Kantons Basel-Stadt, wirksam ab 1. Juli 2019, zur Kenntnis nehmen. Doch bleiben bei der genauen Durchsicht Fragen offen. Richtig ist auf jeden Fall die Gewährleistung des regelmässigen Teuerungsausgleichs, normalerweise koordiniert mit der Anpassung der AHV-, IV-Renten und der Ergänzungsleistungen. Die Anpassung des Grundbedarfs an die Teuerung beträgt jetzt rund 1,1 Prozent, für 1 Person von 986 auf 997 Franken pro Monat, für 2 Personen im gleichen Haushalt von 1’509 auf 1’525 Franken, für 3 Personen von 1’834 auf 1’854 Franken, für 4 Personen von 2’010 auf 2’134 Franken usw.

Kritische Fragen bleiben aber bei der neuen Festlegung der Mietzins-Grenzwerte, bis zu denen die Mietzinse durch Leistungen der Sozialhilfe abgedeckt werden. Für Haushalte mit 1 Person steigen die maximal abdeckbaren Netto-Mietzinse von monatlich 700 auf 770 Franken, für 2 Personen von 1’000 auf 1’070 Franken, für Alleinerziehende mit einem Kind ab 1. Geburtstag bis zum vollendeten 18. Lebensjahr von 1’150 auf 1’220 Franken, für 5 und mehr Personen von 2’000 auf 2’100 Franken. Unverändert bleiben aber die Netto-Mietzins-Grenzwerte für Haushalte mit 3 Personen auf 1’350 Franken, für 4 Personen auf 1’600 Franken. Da ist in Erwägung zu ziehen, dass es dabei zu grossen Teilen um Haushalte mit Kindern geht. Um deren Schul- und Berufschancen muss ernsthaft gerungen werden. Finanzielle Engpässe und zu knappe Wohnverhältnisse können dies ernsthaft in Frage stellen. Darum sollten auch für Drei- und Vierpersonenhaushalte die Grenzwerte für abzudeckende Netto-Mietzinse angehoben werden.

Unverändert bleiben jetzt die erheblich tieferen Ansätze für Asylsuchende, Schutzbedürfüge ohne Aufenthaltsbewilligung und für vorläufig aufgenommene Personen mit F-Bewilligung. Auch da müsste die Teuerung von Lebensunterhalt und Wohnkosten regelmässig berücksichtigt werden. Es muss Sorge getragen werden, dass die Ziele der sozialen Integration nicht durch zu geringe Unterstützungsleistungen durchkreuzt werden.

Im Sinne dieser Erwägungen möchte ich folgende Fragen stellen:

1. Sollten in der Sozialhilfe jetzt nicht auch die Grenzwerte für Netto-Mietzinse für Haushalte mit 3 und 4

Personen angemessen erhöht werden?

2. Sollten jetzt und in regelmässiger Folge nicht auch die Ansätze für Lebensunterhalt und Wohnkosten für Asylsuchende, Schutzbedürftige ohne Aufenthaltsbewilligung, vorläufig aufgenommene Personen mit F-Bewilligung erhöht und der Teuerung angepasst werden? Sollte dabei nicht auch berücksichtigt werden, dass sich solche Aufenthaltsregelungen in die Länge ziehen und die Grundlage für Schul- und Berufsbildung sein können. Sollten dabei nicht auch die Bedingungen zur Erlangung einer Jahresaufenthaltsbewilligung verbessert werden?

Jürg Meyer

12. Schriftliche Anfrage betreffend fehlende Aussenanlagen bei Kindergärten und Schulen 19.5371.01

Schul- und Kindergartenkinder brauchen Platz um zu rennen, zu klettern, sich zu bewegen. Entsprechend sollte zu den Schulanlagen und Kindergärten auch Aussenanlagen gehören.

Das Volksschulamt des Kantons Zürich z.B. gibt Empfehlungen ab, wie viele Quadratmeter gedeckter und ungedeckter Aussenraum pro Klasse bei einer Kindergarten- oder Schulanlage zur Verfügung stehen sollten.

In seiner Antwort vom 15. November 2017 auf einen Anzug von Stephan Luethi gibt der Regierungsrat Auskunft darüber, wie gross die Aussenfläche bei einem Kindergarten in unserem Kanton sein sollte.

In städtischen Quartieren ist es verständlicherweise teilweise schwierig, für die Schulen und Kindergärten den nötigen Aussenraum zu finden. Trotzdem sollte dieses Ziel konsequent verfolgt werden.

Die Unterzeichnende bittet den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Bestehen im Kanton Basel-Stadt auch Vorgaben oder Richtwerte, wie gross der Aussenraum einer Schulanlage pro Klasse sein sollte? Wenn ja, wie lauten diese? Wenn nein, ist der Regierungsrat bereit, solche zu erstellen?
2. Wie viele und welche Kindergärten, resp. Schulhäuser im Kanton verfügen nicht über einen den Vorgaben, resp. Richtwerten entsprechenden Aussenraum?
3. Welche qualitativen Vorgaben bestehen für Kindergarten-, resp. Schulaussenräume?
4. Wie und bis wann gedenkt der Regierungsrat den an einzelnen Standorten bestehenden Missstand (mangelnder Aussenraum, resp. dessen mangelnde Qualität) zu beheben?
5. Im engen städtischen Raum sind Schulhöfe attraktive Orte auch für mehr oder weniger sinnvolle Drittnutzungen (z.B. als Autoparkplatz oder Spielareal fürs Quartier). Welche Regelungen bestehen diesbezüglich, damit die Erstnutzung als Schulaussenraum nicht eingeschränkt wird?
6. Bei welchen vom Kanton bewilligten Privatkindergärten und -schulen fehlen geeignete kindergarten-, resp. schuleigene Aussenraume?
7. Ist der Regierungsrat bereit, Privatkindergärten, resp. -schulen im Rahmen der Bewilligungserteilung dazu zu verpflichten, die für die Kinder nötigen Aussenräume auf eigenem Areal bereitzustellen?

Franziska Roth

13. Schriftliche Anfrage betreffend Umgang der Sozialhilfe Basel-Stadt mit Mietzinsgrenzwerte 19.5373.01

Seit dem 1. Juli 2019 sind die neuen Unterstützungsrichtlinien der Sozialhilfe Basel-Stadt in Kraft. Neben der Anpassung des Lebensunterhalts an die Teuerung wurden auch einzelne Mietzinsgrenzwerte erhöht.

Die Mietzinsgrenzwerte für 1- und 2-Personenhaushalte wurden je um CHF 70 und bei einem Haushalt ab 5 Personen um CHF 100 erhöht. Der Mietzinsgrenzwert für eine Person beträgt nun neu CHF 770 exkl. Nebenkosten, welcher als maximalen Mietzins von der Sozialhilfe übernommen wird.

Zur Berechnung des Unterstützungsbedarfs anerkennt die Sozialhilfe die effektiven Kosten des Mietzinses – jedoch nur maximal zu den definierten Mietzinsgrenzwerten. Ausnahmsweise können befristet höhere Grenzwerte bzw. der effektive Mietzins übernommen werden - insbesondere aus gesundheitlichen, familiären oder sozialen Gründen. Eine Sozialhilfe-Bedürftigkeit ist jedoch per se schon eine soziale Ausnahmesituation und deshalb ist nicht nachvollziehbar, weshalb zur Abklärung des Unterstützungsbedarfs nicht grundsätzlich die real existierenden Mietkosten in die Berechnung einfliessen und diese bis zu einer allfälligen verfügten Frist zwingend übernommen werden.

Die Sozialbehörde der Stadt Zürich kennt hier eine grosszügigere Praxis. Die effektiven Mietzinse, welche über den Grenzwerten liegen, werden in der Regel für 6 bis 12 Monate finanziert, sofern sich die unterstütze Person um eine Wohnung bemüht und keine anderen Gründe für den Erhalt der Wohnung vorliegen. Diese Praxis anerkennt einerseits die effektive finanzielle Notlage an und garantiert andererseits die Finanzierung der Wohnung für die verfügte Zeit, so dass ein Teil der Miete nicht aus dem Lebensunterhalt bezahlt werden muss.

Zudem wurde neu beschlossen, dass für Einzelpersonen in einem separat gemieteten Zimmer ohne eigene Küche

und/oder Bad und ausserhalb von Wohngemeinschaften, nur noch der hälftige Mietzinsgrenzwert eines 2-Personenhaushalts (CHF 535) zur Anwendung kommt. Diese Massnahme betrifft vor allem Personen in Liegenschaften mit möblierten Zimmern und minimalster Infrastruktur, welche aufgrund ihrer sozialen und gesundheitlichen Situation keine Chance haben eine Wohnung auf dem Wohnungsmarkt zu erhalten. Dies hat zur Folge, dass es schwieriger wird für Menschen mit verschiedenen Problemlagen (Sucht, psychische Erkrankung, Entlassene aus dem Strafvollzug, Schulden etc.) möblierte Zimmer zu diesem Preis zu finden.

Diese Einführung hat unter den betroffenen Menschen, den Beratungsstellen und den Vermietern von möblierten Zimmern für Menschen mit niedriger Wohnkompetenz zu einer grossen Verunsicherung geführt. Diese wurde mit dem Schreiben der Amtsleitung vom 28. Juni an die Kundenkonferenz ein wenig gemildert. Für die zukünftige Suche nach solchen Zimmern, besteht jedoch die Vermutung, dass es noch schwieriger wird entsprechende Zimmer in Basel zu finden. Die Umsetzung von Housing First wird somit erschwert.

Aus diesen Gründen bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

- Ist die Regierung auch der Ansicht, dass eine Sozialhilfe-Bedürftigkeit eine soziale Ausnahmesituation darstellt und deshalb der effektive Mietzins bei der Abklärung der Unterstützungsbedürftigkeit zwingend angewendet werden muss?
- Falls ja - ist die Regierung bereit, die entsprechenden Anpassungen bei der URL vorzunehmen und die effektiv anfallenden Kosten während der verfügten Frist bis zum Wohnungswechsel zu übernehmen?
- Teilt die Regierung die Ansicht, dass bei bestehender Wohnungsnot, die Frist für die Suche nach einer günstigeren Wohnung von max. 6 auf max. 12 Monate verlängert werden müsste?
- Wie viele Sozialhilfe-Bezüger*innen sind von der neuen Kategorie betr. Mietzinsgrenzwert für Einzelzimmer betroffen und wurden von der Sozialhilfe Basel-Stadt schriftlich informiert? Wurden bereits Verfügungen ausgestellt und falls ja wie viele?
- Wie viele Zimmer ohne eigene Küche/Bad sind in Basel vorhanden, die dem neuen Mietzinsgrenzwert entsprechen? Kann der Bedarf mit diesem Angebot abgedeckt werden?
- Besteht weiterhin die Praxis, dass die Sozialhilfe Basel-Stadt bei Personen, die nicht in der Lage sind, ihre finanziellen Angelegenheiten zu regeln, die Mietkosten direkt den Vermietern zu überweisen, damit die Wohnsituation gesichert und Schulden verhindert werden können?
- Besteht bei entsprechendem sozialem Bedarf im Einzelfall die Möglichkeit, dass auch das Amt für Sozialbeiträge in Zukunft Mietkosten direkt den Vermietern überweisen kann, analog dem Amt für Behindertenhilfe mit den Betreuungspauschalen?

Oliver Bolliger

14. Schriftliche Anfrage betreffend Leistungsaufträge in der Spitexversorgung des Kantons Basel-Stadt

19.5375.01

Ende 2020 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 erkennt der Kanton bei Übernahme vertraglicher Verpflichtungen durch die Spitexanbieter die dadurch entstehenden höheren Kosten an. Vertragliche Verpflichtungen der Spitexanbieter können insbesondere sein: erhöhte Anforderungen an die Qualifikation des Personals, an die Qualitätssicherung oder an die Ausbildungstätigkeit, Angebot von Spezialleistungen oder Gewährleistung der Versorgungssicherheit.

Spitex Basel ist der einzige Spitexanbieter, der Leistungsverträge erhalten hat, einen im Bereich Pflege, einen im Bereich Hauswirtschaft. Am 20.9.2017 hat der Regierungsrat die Interpellation Mumenthaler (17.5291.01) mündlich beantwortet. Der Interpellant zeigt sich nur teilweise zufrieden mit der Antwort und irritiert über die Handhabung des Systems mit den Leistungsverträgen, insbesondere in der Hauswirtschaft.

Dem Vernehmen nach werden die gewerblichen Spitexanbieter sich jetzt dieses Jahr um die zwei Leistungsaufträge ab 2021 bewerben. Wenn sie einen erhalten oder gerichtlich durchsetzen können, dass sie einen erhalten (weil sie bei gleicher Eignung günstiger sind), dann würde Spitex Basel ihren wohl verlieren (siehe Fragen unten), was ein herber Schlag wäre für die Organisation. Das System, zwei grosse Leistungsaufträge zu haben und diese an nur eine Organisation zu vergeben, birgt grosse Risiken für den Kanton und für alle an einem Leistungsvertrag (Versorgungspflicht) interessierten Organisationen und erscheint als ineffizient, da über die Monopolsituation (Ausschluss von Konkurrenz mit gleicher Finanzierungsbasis) keine Anreize zu einer Optimierung und wirtschaftlich effizienten Leistungserbringung gesetzt werden.

Vor diesem Hintergrund möchte ich dem Regierungsrat einige Fragen stellen. Sie sind zum Teil kritisch, sollen aber einer konstruktiven Auseinandersetzung dienen, ob das heutige System zweckmässig ist oder geändert werden sollte. Es sind sehr viele Fragen, ich danke dem Regierungsrat und insbesondere der zuständigen Stelle daher ganz besonders für die Beantwortung.

1 Pflege

1.1. Konsequenzen des pauschalen/kombinierten Leistungsvertrags

Spitex Basel erhält einen Leistungsauftrag mit pauschaler Abdeckung aller zusätzlichen Kosten zusammengenommen/kombiniert für «Leistungspflicht» (allerdings nur «im Rahmen der Zumutbarkeit») sowie

Spezialdienste «Onkospitex» (inkl. Palliativpflege), «Kinderspitex» und «Spitexpress» (Notfalldienst). Es werden nicht für jede Leistung die effektiven Kosten vergütet. Mit einem pauschalen Leistungsvertrag Pflege, der die Leistungspflicht sowie alle Spezialleistungen kombiniert beinhaltet, werden potente und ggf. günstigere Anbieter im Bereich der Spezialdienste ausge-schlossen, weil sie z.B. nur Kinderspitex und Onkospitex anbieten können, aber nicht auch noch Spitexpress und die Leistungspflicht. Ein grosser Anbieter (wie Spitex Basel) oder ein Konsortium von Anbietern der Basisdienstleistungen (evtl. mit Unterakkordanz der Spezialleistungen) wird mit diesem System bevorzugt.

1.1.a) Wird es ab 2021 wiederum einen pauschalen Leistungsvertrag Pflege geben mit Leistungspflicht und Spezialleistungen kombiniert, so dass nur ein Anbieter, der alle Elemente kombiniert erfüllen kann, einen Vertrag erhält?

1.1.b) Wenn ja, wie begründet der Regierungsrat die Kombination aller Elemente, wenn es doch gerade bei den Spezialleistungen spezialisierte Anbieter dafür gibt? Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass er damit potente und ggf. günstigere Anbieter im Bereich der Spezialdienste ausschliesst? Oder ist es gerade das Ziel, mit der Strukturierung des Leistungsvertrags de facto nur einen grossen Anbieter oder ein Konsortium von Anbietern zuzulassen? Wenn ja, warum?
Wenn ein zweiter Anbieter (oder Anbieterkonsortium) darlegen kann, dass er die Leistungspflicht (mit oder ohne die Spezialleistungen) zum gleichen Tarif oder günstiger erfüllen kann, dann würde er wohl den Vertrag erhalten und Spitex Basel ihren Vertrag verlieren.

1.1.c) Ist dies so, würde in dem Fall Spitex Basel ihren Vertrag verlieren oder würde der andere Anbieter neben Spitex Basel einen zweiten Vertrag erhalten?

1.1.d) Im ersteren Fall hätte dies wohl gravierende Konsequenzen für Spitex Basel, Kapazitäten müssten abgebaut, beim anderen Anbieter aufgebaut werden. Welche Vorteile und Nachteile sieht der Regierungsrat in einem solchen Ein-Anbieter-Monopol-System?

1.1.e) Welche Vorteile für die Bevölkerung (u.a. auch Steuerzahler) und die Verwaltung des Kantons Basel-Stadt könnte demgegenüber eine Wettbewerbssituation mit zwei oder mehr Leistungserbringern bzw. -verträgen bringen?

1.2. Finanzierung/Kosten

Gemäss Ziffer 2 Abs. 9 des Leistungsvertrag entspricht der gewährte Tarif «den mittleren Vollkosten aller Pflegeleistungen, inkl. Spezialdienste. Die Spezialdienste werden nicht nach einem separaten Tarif abgerechnet.». Das heisst in der Folge, es ist intransparent, welche Leistung den Kanton wie viel kostet.

1.2.a) Warum wurde in Ziffer 2 Abs. 9 des Leistungsvertrag ein pauschaler Tarif der mittleren Vollkosten für alle vertraglichen Leistungen zusammengenommen vereinbart?

1.2.b) Kann der Regierungsrat beziffern, was separat den Kanton die Leistungspflicht kostet, was die Onkospitex kostet, die Kinderspitex und der Spitexpress? Wenn ja, wie hoch sind diese Beträge?

1.2.c) Wenn nein: Wäre es für den Kanton nicht interessant und relevant, die Kosten auseinanderhalten und sie mit den Spezialleistungen anderer Spitexanbieter vergleichen zu können? Wenn nein, warum nicht?

1.2.d) Was spricht gegen eine transparente, evtl. nach dem System des Kantons Bern aufgeschlüsselte, leistungsdifferenzierte Finanzierung mit Vollkosten pro Leistungsart/-angebot und damit verbundenen, definierten Aufwänden (Neukunden-Eröffnung, Kurzeinsätze, etc.)?

1.3. Spezialleistungen und Angebotsvielfalt

1.3.a) Stimmt der Regierungsrat zu, dass es für jede Spezialleistung im Kanton mehrere Anbieter gibt, welche die Spezialleistungen auch erbringen (z.B. Kinderspitex) oder erbringen könnten? Wenn nein, wie nimmt er die Marktsituation wahr?

1.3.b) Warum wird für die Spezialleistungen (nicht für die Leistungspflicht) nur ein Anbieter mit einem Leistungsvertrag bedient, obgleich die KVO doch richtigerweise vorgibt, dass «die Spitexanbieter» (allgemein, Mehrzahl) vertragliche Verpflichtungen eingehen können?

1.3.c) Stimmt der Regierungsrat zu, dass bei den Spezialleistungen die Vergabe eines Leistungsvertrags mit Anerkennung höherer Kosten an nur einen Anbieter die Wahlfreiheit der PatientInnen einschränkt, weil damit andere Anbieter ihre Leistung nicht anbieten können, da ihnen die angemessene Kostenvergütung verwehrt bleibt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, entspricht dies nach Ansicht des Regierungsrats dem Willen des Gesetzgebers?

1.4. Systemanpassung im Bereich Pflege?

1.4.a) Wäre der Regierungsrat grundsätzlich bereit, eine Anpassung des Systems in Erwägung zu ziehen?

1.4.b) Wie beurteilt er eine Lösung, dass a) der Kanton die Leistungsaufträge in Versorgungsbereiche aufteilet in «generelle Aufnahmepflicht Pflege» und in die je einzelnen Spezialdienste; und dass er b) nicht nur einen Spitexanbieter auswählt, der einen Leistungsauftrag erhält, sondern all jenen einen Leistungsauftrag erteilt, welche in einem der Versorgungsbereiche die Anforderungen erfüllen?

1.4.c) Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass er damit die Vielfalt/Wahlfreiheit, zugleich die Versorgungssicherheit (Abstützen auf mehrere «Träger») und auch die Kosteneffizienz (mittlere Vollkosten mehrerer Anbieter) stärken könnte? Wenn nein, warum nicht?

2) Hauswirtschaft und Betreuung

Das Angebot an Hauswirtschaftsleistungen von gewerblichen und nicht-gewerblichen Anbietern ist vielfältig und für die Versorgung ausreichend. Die KVO sieht keine Leistungsaufträge für Hauswirtschaft vor. Nach §9 Abs. 2

Gesundheitsgesetz fördert der Kanton spitalexterne Angebote u.a. betreuerischer und hauswirtschaftlicher Natur. Es gibt heute einen Leistungsvertrag mit einem Anbieter, mit Spitex Basel. Spitex Basel erhält die Kosten abgegolten, die ihr durch Sicherstellung der Grundversorgung entstehen. Grundversorgung heisst, dass Spitex Basel «im Rahmen des Zumutbaren (…) eine Leistungspflicht hat. Diese Pflicht gilt explizit auch für betriebswirtschaftlich unattraktive Fälle, beispielsweise Kurzeinsätze oder administrativ komplexe Fälle.» (Ziff. 3.1. Abs. 1 Bst. a Leistungsvertrag). Die bezuschussten Leistungen umfassen auch «Begleiten und Betreuen» (Anhang Leistungsvertrag Ziff. 1.2. Abs. 1 Nr. 8). Der Zuschuss des Kantons ist abgestuft nach Einkommenssituation der Kunden. Je nach deren Prämienver-billigungsstufe PVG erhält Spitex Basel mehr Zuschuss, darf aber auch weniger in Rechnung stellen. Die im Vertrag vorgegebenen Tarife, die Spitex Basel den KundInnen in Rechnung stellen darf, in CHF pro Stunde sind TG1 = 31.- (PVG 1-6, Sozialhilfe und EL), TG2 = 35.- (PVG 7-12), TG3 = 40.- (PVG 13-18) sowie TG4 = 45.- (übrige Leistungsbezüger). Auf alle diese Tarife wurden im Vertrag anerkannte Kosten und ein Zuschuss durch den Kanton definiert.

Wenn man sich im Markt umschaut und die Tarife der anderen gewerblichen und nicht gewinnorientierten Spitexanbieter konsultiert, so ist festzuhalten, dass der Tarif TG4 von Spitex Basel mit CHF 45.- pro Stunde im Rahmen des Marktpreises liegt, für den die anderen Anbieter aber keine Zuschüsse erhalten. Zuschüsse des Kantons an Spitex Basel über den Marktpreis hinaus, sind daher nicht nachvollziehbar und sind mit Blick auf einen sparsamen Umgang mit Steuermitteln auch nicht vertretbar.

Darüber hinaus gewährt der Kanton Zuschüsse für vergünstigte Tarife für einkommensschwächere Personen. Hier ist nicht nachvollziehbar, warum solche Zuschüsse nur einem Anbieter gewährt werden. Es ist davon auszugehen, dass alle anderen Anbieter ebenfalls einkommensschwächere Personen betreuen oder zumindest betreuen könnten. Folge ist, dass sich einkommensschwächere Personen nicht diejenige Spitex aussuchen können, die sie gerne möchten, sondern auf Spitex Basel angewiesen sind, weil sie dort den günstigeren, vom Kanton bezuschussten Tarif erhalten. Nur wer es sich leisten kann, kann auswählen. Das ist diskriminierend und widerspricht dem Grundsatz Subjektförderung vor Objekt-förderung.

2.1. Zuschüsse für die Leistungspflicht

2.1.a) Angesichts der Tatsache, dass TG4 dem Marktpreis entspricht: Warum werden dem Anbieter mit Leistungsvertrag alle Hauswirtschaftsstunden bezuschusst und nicht nur diejenigen, die mit nachweislich höheren Kosten unter der Leistungspflicht erbracht werden (z.B. gezielte Zuschüsse für Wegpauschalen bei Kurzeinsätzen)?

2.1.b) Weiss der Kanton, wie viele Kurzeinsätze oder administrativ komplexe Fälle Spitex Basel betreut, die sie hätte ablehnen müssen, wenn auf den TG4 keine Kantonsbeiträge gewährt würden?

2.1.c) Wie hat der Kanton sichergestellt, dass bei Berechnung der anerkannten Kosten für die Leistungspflicht effektiv nur zusätzliche solche für die Leistungspflicht über die TG4-Kosten hinaus berücksichtigt wurden und nicht noch allgemeine weitere?

2.1.d) Hat er dazu Benchmarkzahlen der gewerblichen Spitexbetriebe beigezogen (die operieren ja mit TG4 ohne Zuschüsse)? Wenn nein, hat er allein auf die internen Vollkosten von Spitex Basel abgestellt?

2.1.e) Was kostet den Kanton die Förderung der Hauswirtschaft pro Jahr in der Leistungspflicht? (ohne Förderung einkommensschwacher Personen)

2.1.f) Dem Vernehmen nach bezahlt der Kanton an Spitex Basel CHF 59 pro Stunde Hauswirtschaft und Betreuung. Das sind wie oben ausgeführt etwa CHF 15 über dem Marktpreis. Spitex Basel hat im Jahr 2018 über 135'000 Stunden Hauswirtschaft und Betreuung geleistet (Jahresbericht 2018, S.6). Ist dem Kanton bewusst, dass er damit rund CHF 2 Millionen zu viel bezahlt hat? Warum bezahlt er Spitex Basel nicht den Marktpreis oder bezuschusst nicht im Gegenzug auch die anderen Anbieter?

2.2. Zuschüsse für einkommensschwache Personen

2.2.a) Warum gewährt der Kanton nur einem Leistungsanbieter Zuschüsse für vergünstigte Tarife für einkommensschwache KundInnen?

2.2.b) Stimmt er der Einschätzung zu, dass dies diskriminierend ist und die Wahlfreiheit von einkommensschwächeren Personen stark einschränkt?

2.2.c) Widerspricht dies zudem nicht dem Grundsatz des Gesetzgebers in der Pflege, dass die Restfinanzierung (Zahlung der anerkannten ungedeckten Kosten durch Kanton) grundsätzlich den Kundinnen und Kunden zusteht? Wenn ja, warum wird die Hauswirtschaft anders behandelt (Objektfinanzierung) als die Pflege (Subjektfinanzierung)? Wenn nein, warum nicht?

2.2.d) Wäre hier die Umsetzung des Grundsatzes Subjektförderung statt Objektförderung und damit leistungsbezogene individuelle Beiträge an die KundInnen nicht angemessener?

2.2.e) Woher hat Spitex Basel die Informationen, in welche Tarifkategorie eine Kundin/ein Kunde fällt? Müssen die KundInnen dazu gegenüber der privatrechtlichen Organisation ihre finanzielle Situation offenlegen oder erhält Spitex Basel die Information vom Kanton? Stuft der Regierungsrat dies nicht als betreffend Datenschutz heikel und ein Stück weit entwürdigend ein, wenn die finanziellen Verhältnisse von Personen, die auf hauswirtschaftliche Leistungen und Betreuung angewiesen sind, einer privatrechtlichen Organisation bekannt gemacht werden und wäre das nicht ein weiteres Argument für eine Subjektförderung durch den Kanton statt einer Förderung durch das Tarifsystem eines Anbieters?

2.2.f) Der Regierungsrat hat bei der Beantwortung der Interpellation Mumenthaler angekündigt, Zitat «Die Umsetzung einer stärkeren Bedarfsorientierung in der Finanzierung der hauswirtschaftlichen Leistungen wird derzeit

geprüft». Was ist das Ergebnis der Prüfung, die vor bald zwei Jahren stattgefunden hat?

2.3. Systemanpassung im Bereich Hauswirtschaft?

2.3.a) Wäre der Regierungsrat grundsätzlich bereit, eine Anpassung des Systems in Erwägung zu ziehen?

2.3.b) Wie beurteilt er eine Lösung, dass mehrere Anbieter im Bereich Leistungspflicht zum Vertrag zugelassen werden und gezielter nur jene Leistungen/Stunden bezuschusst werden, die unter der Leistungspflicht erbracht wurden (kombiniert mit einer Lösung für einkommensschwache KlientInnen, z.B. mit Subjektförderung oder nach Einkommen abgestuften bezuschussten Tarifen)?

2.3.c) Wie beurteilt er die komplette Abschaffung der Leistungsaufträge und Zuschüsse bei Hauswirtschaft und Betreuung wie erfolgreich im Flächenkanton Bern praktiziert, da in einem Stadtkanton wie Basel sicher ein ausreichendes Angebot vorhanden ist, kombiniert mit einer Umstellung auf eine Subjektförderung bei einkommensschwachen Personen sowie zusätzliche Abgeltung an die Organisationen für spezielle Fälle (psychische Erkrankung oder Selbstvernachlässigung etc.)?

2.3.d) Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass mit beiden Varianten die Vielfalt/Wahlfreiheit, zugleich die Versorgungssicherheit (Abstützen auf mehrere «Träger») und auch die Kosteneffizienz (mittlere Vollkosten mehrerer Anbieter) stärken könnte? Wenn nein, warum nicht?

David Wüest-Rudin

15. Schriftliche Anfrage betreffend Sammlungskonzepte der Staatlichen Museen

19.5379.01

Die Richtlinien des internationalen Museumsrats (ICOM) sehen vor, dass Museen ihre "Sammlungspolitik schriftlich festlegen und veröffentlichen". Erwerb, Pflege und Verwendung der Sammlungen wird dabei in einem Sammlungskonzept geregelt. Ziel ist eine gezielte, kontrollierte und aktive Sammlungstätigkeit. Dazu gehört gemäss aktuellen Standards auch die laufende Überprüfung der vorhandenen Sammlungen und die Möglichkeit der Abgabe von Objekten (Deakzession): "Unter den richtigen Voraussetzungen und im engen Rahmen der gesetzlichen und ethischen Vorgaben ist eine Deakzession (...) für eine verantwortungsvolle Sammlungspflege gar notwendig", heisst es im Standard des Verbands der Museen Schweiz.

Ein professionelles Sammlungsmanagement wird auch von den Basler Museen erwartet. Ihre Sammlungen sind über Jahrhunderte gewachsen und umfassen grosse Schätze, die allesamt Universitätsgut sind. Das Museumsgesetz definiert Zuständigkeiten, wenn Sammlungen erweitert oder bereinigt werden sollen. Da die definierten Abläufe aber kompliziert sind, stellt sich die Frage, wie praktikabel sie sind, weshalb ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen bitte:

1. Haben die kantonalen Museen alle ein aktuelles Sammlungskonzept?
2. Sind die Museen bereit, ihre Sammlungskonzepte zu veröffentlichen?
3. Überprüfen die kantonalen Museen die Objekte in ihren Sammlungen regelmässig gemäss Sammlungskonzept?
4. Ist bekannt, wie hoch der Anteil von mehrfach vorhandenen, sehr ähnlichen oder nicht mehr dem Sammlungskonzept entsprechenden Objekten in den Sammlungen der staatlichen Museen ist?
5. Wie viele und was für Objekte und Sammlungsbestände wurden in den vergangene zehn Jahren deakzessioniert?
6. Wie gross ist der Anteil der Deakzessionen gemessen am Gesamtbestand der Sammlungen?

Claudio Miozzari

16. Schriftliche Anfrage betreffend Sensibilisierung für und Bekämpfung von Littering

19.5394.01

Mit einer eindrücklichen Präsentation hat die Stadtreinigung Ende August auf das Ausmass des illegalen Entsorgens von Abfall im öffentlichen Raum und auf die mutwillige Verschmutzung der Stadt aufmerksam gemacht. Der Bevölkerung wurde aufgezeigt, wie es riechen würde, wenn die Stadtreinigung nicht mit grossem Einsatz dauernd den Dreck beseitigen würde, den die Menschen verursachen – und welche Mengen an Abfall auf den Strassen und am Rheinbord herumliegen würden, wenn nicht so viel Energie in Putzeinsätze gesteckt würde.

Insgesamt kostet allein das Littering den Kanton – und damit die Allgemeinheit – rund 10 Millionen Franken jährlich. Es ist eine stossende Vorstellung, dass so viel Geld aufgrund des Fehlverhaltens einer Minderheit verschleudert werden muss.

Die Sensibilisierungs-Aktion stiess auf ein grosses mediales Echo – und auch den Passantinnen und Passanten wird der Eindruck der grossen Verschmutzung in Erinnerung bleiben, wenn sie die Abfallberge an drei ausgewählten Stellen gesehen haben.

Die vielen Menschen, denen die Vorstellung fremd ist, eigenen Abfall einfach irgendwo liegen zu lassen, reagieren mit Unwillen, wenn sie erfahren, wie hoch die Kosten für die Allgemeinheit sind, die das Littering in Basel verursacht. Die vielen Reaktionen auf die

Berichterstattung und in den sozialen Medien zeigen, dass das Ausmass des Problems bis anhin vielen nicht bekannt war. Die Sensibilisierungs-Aktion durch die Stadtreinigung kann ganz klar als gelungen bezeichnet werden. Nun gilt es, das Ausmass des Litterings mit geeigneten Massnahmen nachhaltig einzudämmen.

Ich bitte die Regierung deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche weiteren Schritte sind nach diesem ersten «Aufzeigen» durch die Stadtreinigung von der Verwaltung vorgesehen? Sind weitere Sensibilisierungsmassnahmen geplant?
2. Viele junge Menschen verbringen im Sommer viel Zeit mit Freunden im öffentlichen Raum. Die Vermutung liegt nahe, dass deshalb ein Teil des liegen gebliebenen Abfalls von ihnen stammt. Ist es denkbar, in Zusammenarbeit mit den Schulen in BS und BL gerade auch Jugendliche für die Folgen von liegen gelassenem Abfall zu sensibilisieren? Wurden zum Beispiel Reinigungs-Touren an einem Montagmorgen als Bildungsinhalt zum Thema Natur oder auch Gesellschaft an den Sekundarschulen in Betracht gezogen?
3. Wie schätzt die Regierung die Auswirkung auf die anfallenden Kosten (heute ca. CHF 10 Millionen) ein, wenn es gelingt, dass Unterwegs-Verpflegung konsequent nur noch in Mehrweggebinden in Umlauf gebracht wird? Um wie viel könnten die Kosten gesenkt werden?
4. Gemäss den Medienberichten ist das Büssen von Abfallsünder*innen sehr aufwändig. Die Busse von CHF 80 rechtfertigt den nötigen Aufwand der Überwachung von betroffenen Örtlichkeiten nicht. Wie hoch müsste die Busse sein, damit sich der Aufwand lohnen würde? Und könnte mit einer grossangelegten Büssungspraxis die gleiche Aufwandsreduktion wie unter Punkt 3 erläutert erreicht werden?

Lisa Mathys

17. Schriftliche Anfrage betreffend Qualität und Effizienz in der Pflege und Spitex

19.5395.01

Das Gesundheitswesen stellt uns heute und in Zukunft vor Herausforderungen. Verschiedene Regionen, urban oder ländlich geprägte Kantone und auch Gemeinden haben eine unterschiedliche Angebots- oder Kostenstruktur. Damit verbunden sind unterschiedliche Qualitätsmerkmale.

Sowohl die Inanspruchnahme der Leistungen der Bevölkerung oder der Altersklasse als auch die Qualität der erbrachten Leistungen beeinflussen das Budget von Staat, Kantonen, Krankenkassen und der Bevölkerung.

Das Bedürfnis im Alter möglichst lange zu Hause zu bleiben, steigt. Zusätzlich beeinflussen die Auswirkungen vom Grundsatz Ambulant vor Stationär die Angebots- und Leistungsstruktur. Aus diesem Grund bittet die Anfragestellerin um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie steht der Kanton im interkantonalen Vergleich bei der Pflege und in der Spitex (zum Beispiel bei Demographie, den aufgewendeten Mitteln pro BürgerIn, Gesamtkosten und Qualität) da?
2. Inwiefern unterscheidet der Kanton zwischen Betreuung und Pflege?
3. Wie haben (10 Jahre) und werden sich die Kosten in den nächsten Jahren (5 Jahre) entwickeln?
4. Welches Kosten- und Qualitätsmonitoring führt der Kanton durch?
5. Wie wird sich die Qualität mittel- (5 Jahre) und langfristig (10 Jahre) im Gesundheitswesen entwickeln?
6. Welche Steuerungsmöglichkeiten besitzt der Kanton, um eine optimale Mittelverwendung und Qualität zu garantieren?
7. Wie gross sind die Kosten im Vergleich mit anderen Regionen / Kantone und wie kann das Kosten / Nutzen – Verhältnis verbessert werden. Falls grössere Differenzen mit anderen Regionen / Kantone vorliegen, wie können die Kantone allfällige Differenzen untereinander ausräumen?
8. Welche Massnahmen sind weiter für die Zukunft vorgesehen?

Dieser Vorstoss wird zeitgleich auch in den Kantonen Vaud, Zürich, Luzern und Bern eingereicht.

Sarah Wyss

18. Schriftliche Anfrage betreffend fairer Verteilung kleinerer öffentlicher Aufträge an verschiedene Unternehmen

19.5402.01

Kleinere Aufträge können gemäss der Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen freihändig vergeben werden. Die Schwellenwerte für eine freihändige Vergabe liegen dabei recht hoch. So können z.B. Bauarbeiten im Baunebengewerbe bis zu Fr. 150'000 und im Bauhauptgewerbe bis zu Fr. 300'000 freihändig vergeben werden. Diese Möglichkeit der freihändigen Vergabe von Aufträgen von doch nicht ganz unerheblicher Unternehmen durch die kantonale Verwaltung ist sicher richtig im Sinne der Effizienz und im Sinne möglichst unbürokratischer Verwaltungsabläufe und im Sinne eines schlanken Verwaltungsapparates.

Allerdings stellt sich auch die Frage, wie fair der Kanton bei der Vergabe von Kleinaufträgen vorgeht. Die zuständigen Verwaltungsbehörden haben eine nicht unbeachtliche Macht, gewisse Unternehmen zu bevorzugen oder zu benachteiligen. Viele Klein- und Kleinstunternehmen (z.B. im Baunebengewerbe), die ihren Sitz in Basel-Stadt haben und hier ihre Steuern bezahlen, kommen heute nie in den Genuss, einen kleinen Auftrag vom Kanton

Basel-Stadt zu erhalten. Der Schreibende hat den Eindruck, dass oftmals die gleichen Unternehmen diese Kleinaufträge erhalten und es sich oftmals um grössere ausserkantonale Unternehmen handelt.

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

1. Wie werden die Unternehmungen bei der freihändigen Vergabe bestimmt und wer bestimmt sie?
2. Welche Kriterien werden dabei berücksichtigt?
3. Wie wird sichergestellt, dass nicht immer die gleichen Unternehmungen berücksichtigt werden?
4. Wurden in den letzten Jahren bei der freihändigen Vergabe von Kleinaufträgen auch Unternehmen angegangen und berücksichtigt, die noch nie zuvor einen Auftrag des Kantons erhalten haben?
5. Wie hoch ist der Anteil von Firmen mit Sitz im Kanton Basel-Stadt, die in den Genuss freihändig vergebener Aufträge kommen und wie hat sich dieser Anteil in den letzten Jahren entwickelt?
6. Inwiefern wird bei der Vergabe von Kleinaufträgen überprüft, ob die in Abschnitt A der Verordnung zum Gesetz über öffentliche Beschaffungen festgelegten Anforderungen an Anbieterinnen und Anbieter eingehalten werden?
7. Gäbe es wettbewerbsrechtlich legale Mittel, um darauf hinzuwirken, dass die Anzahl von baselstädtischen Unternehmen bei der Vergabe von freihändigen Aufträgen steigt?
8. Nach welchen Kriterien werden bei den mittelgrossen Aufträgen Unternehmen eingeladen, eine Auftragsofferte einzubringen?

Semseddin Yilmaz

19. Schriftliche Anfrage betreffend Basel als Teil des Mittellandes oder Riehen mit einem Bundesrat oder wie viel Sorgfalt wurde bei der Redaktion von Welcome Basel.Business, life, culture.verwendet? 19.5409.01

Das Präsidialdepartement des Kantons Basel-Stadt, Aussenbeziehungen und Standortmarketing teilte am 12. September 2019 die Neuauflage der Welcome-Broschüre (https://www.medien.bs.ch/nm/2019-neuauflage-der-kantonalen-welcome-broschuere-pd.html) mit. Die Broschüre sei inhaltlich und grafisch überarbeitet worden. Bei einer flüchtigen Lektüre dieser Broschüre ist der Anfragende über folgendes gestolpert:

- *"the majority of the Swiss population lives in the Mittelland (lowlands) around Basel and around Lake Geneva" (S.* 9): Wird hier impliziert, dass Basel Teil des Mittellandes ist (was gängiger geographischer Definition widerspricht)?
- *"Switzerland is a federal parliamentary republic divided into 26 cantons, six of which are half-cantons" (S.* 9): Als parlamentarische Republik wird die Schweiz üblicherweise nicht bezeichnet. Der Begriff Halbkanton entspricht nicht mehr der Terminologie von Art. 1 der Bundesverfassung (im Gegensatz zu Art. 1 aBV, siehe Andreas Kley, Die Schweizerische Bundesverfassung, St. Galler Kommentar, 3. Aufl., Art. 142 N 9).
- *"Usually, some ten parties win enough seats to enter the Assembly" (S. 10):* Das Schweizer Verfassungsrecht kennt keine Mindestanzahl von Sitzen in der Bundesversammlung.
- *"the presidency is a purely representative office" (S. 10):* Dem Bundespräsidenten respektive der Bundespräsidentin stehen durchaus Befugnisse zu (vgl. Art. 25 - 29 RVOG), *"purely"* wäre somit durch *"primarily"* zu ersetzen.
- *"In order to be passed, referenda require a double majority: not only the majority of the population, but also the majority of the cantons have to give their approval."* (S. 11): Diese Formulierung verschleiert, dass das Standesmehr nicht bei jedem Referendum von Bedeutung ist.
- *"neutrality is not a constitutional principle" (S.* 11): Immerhin wird die Neutralität in der Bundesverfassung zweifach (Art. 173 Abs. 1, Art. 185 Abs. 1) erwähnt. Die juristische Lehre vertritt ebenfalls die Meinung, dass "[d]ie Bundesverfassung [...] von einer neutralen Schweiz aus[geht]"(vgl. etwa Ulrich Häfelin/Walter Haller/Helen Keller/Daniela Thurnherr, Schweizerisches Bundesstaatsrecht, Basel/Zürich/Genf 2016, N204a).
- *"They are elected by the people in four constituencies within the city and Riehen as well as in an individual election in Bettingen" (S.* 18): Mit dieser Formulierung soll wohl wenig elegant zum Ausdruck gebracht werden, dass in Bettingen im Gegensatz zu den anderen Wahlkreisen im Majorzverfahren in den Grossen Rat gewählt wird.
- *"there is a so-called municipal council in larger towns" (S. 18):* Bürgergemeinden sind in der Schweiz auch in kleineren Gemeinden anzutreffen, so zum Beispiel auch in Bettingen.
- *"The forerunners of the companies on which Basel's international reputation is now based were founded back in the mid-19th century: Sandoz, Ciba, Geigy and Roche. In 1996, Sandoz and Ciba merged to form Novartis" (S. 20):* Roche wurde, wie anderswo in der Broschüre richtig angegeben, *1896* gegründet, also nicht in der Mitte des *19.* Jahrhunderts. Die gewählte Formulierung suggeriert auch, dass Geigy nicht Teil der heutigen Novartis ist.
- *"Riehen collects its own taxes, has its own parliament and federal council" (S. 42):* Dass Riehen über einen Bundesrat verfügt, ist eine erstaunliche Aussage.

- Aufzählung *"Leisure Activities for Children"* (S. 59): Dass Organisationen wie Pfadis, Juba oder Cevi mit keinem Wort erwähnt werden, mag einige erstaunen. Sportvereine finden hingegen Beachtung.
- "As *a university city, it [...] attracted great philosophers such as Friedrich Nietzsche and Karl Barth" (S. 76):* Karl Barth war bekanntlich Professor für Systematische Theologie (und nicht für Philosophie) in Basel, sollte nicht eher Karl Jaspers erwähnt werden?
- *"From mid-July to the end of November, the top clubs of the Swiss Super League compete in the qualifying rounds for the championship, which is then played out from March onwards" (S. 73):* Damit wird wahrscheinlich auf einen früheren Modus Bezug genommen, der vielleicht wieder eingeführt werden wird, aber zur Zeit nicht gilt.
- *"The 1st and the 2nd pillars are managed by the state" (S. 26): Die generelle* Aussage, die zweite Säule BVG sei durch den Staat gemanaged, ist wohl nicht zutreffend.
- *"Basler Missionsgesellschaft (now called mission 21)" (S. 106):* Die Basler Mission ist ein Trägerverein der mission 21.
- *"the Roche tower, which was completed in 2015 and, at 175 metres, is the highest building in Switzerland" (S.* 107): Wenn "building" mit Gebäude übersetzt wird, ist diese Aussage offensichtlich falsch. So ist beispielsweise der Fernsehturm St. Chrischona 250 Meter hoch.
- *"The free evening newspaper Blick am Abend also has an editorial team in Basel"* (S. 101): Der Anfragende bittet um Klärung, ob Blick am Abend, dessen Print-Ausgabe eingestellt wurde, noch über eine Basler Redaktion verfügt.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat detailliert zu den obigen Bemerkungen?
2. Teilt er die in dieser Anfrage oben vorgenommenen Einschätzungen?
3. Falls nicht, warum nicht?
4. Erachtet der Regierungsrat Präzision in einer Broschüre von 111 Seiten als wichtig?
5. Falls ja, wie will er diese sicherstellen? Falls nein, warum nicht?
6. Wer ist für die Qualitätskontrolle dieser Broschüre verantwortlich? Welche konkreten Abläufe bestehen? Sind diese zu überprüfen?
7. Falls sich eine Leserin oder ein Leser mehr Mühe als der Anfragende geben würde, die Broschüre detailliert zu studieren, welche weiteren Unstimmigkeiten und Fehler würden entdeckt werden?
8. Wann und wie beabsichtigt der Regierungsrat, eventuelle Fehler und Unstimmigkeiten zu korrigieren?
9. Wie hoch waren die Kosten für die Neuauflage dieser Broschüre?

David Jenny

20. Schriftliche Anfrage betreffend Vorbereitung auf Annahme der Gesetzesinitiative für erschwingliche Parkgebühren 19.5410.01

Seit Frühjahr 2019 werden Unterschriften gesammelt für die Gesetzesinitiative "für erschwingliche Parkgebühren". Die Initiative will die auf 2019 vorgenommenen Erhöhungen der Gebühren für Parkkarten rückgängig machen. Die Initiative wird bald eingereicht und es ist gut denkbar, dass sie im Volk grosse Chancen auf Annahme hat. Sollte sie angenommen werden, so muss der Kanton die zu viel eingezogenen Parkgebühren zurückerstatten.

Deshalb meine Frage: Hat sich der Kanton auf eine mögliche Rückvergütung der zu viel bezahlten Parkgebühren vorbereitet?

Christophe Haller

21. Schriftliche Anfrage betreffend Strategie klimagerechte Mobilität 19.5411.01

Schon im Mai mussten Teile des Hardwaldes aus Sicherheitsgründen gesperrt werden, Ende Juli dann der ganze Muttenzer Hardwald. Durch die Hitze und Trockenheit sind tausende Bäume abgestorben. Von spontan herunterfallenden grossen Ästen geht eine tödliche Gefahr aus. Der sterbende Hardwald ist nur ein weiteres überdeutliches Zeichen für die Folgen der Klimakrise in der Region Basel. Weitere sind die austrocknenden Bäche und das Fischsterben wegen zu hoher Temperaturen. Die Hitze wird auch zur Gesundheitsbelastung insbesondere für ältere Menschen und Säuglinge.

Als wären das nicht schon Alarmzeichen genug, häufen sich in letzter Zeit auch die Indizien dafür, dass die Geschwindigkeit der Klimaerhitzung bisher unterschätzt wurde. So schmilzt das Grönlandeis viel schneller als angenommen. Auch der Anstieg des Meeresspiegels läuft schneller ab, als prognostiziert. Um eine irreversible, sich durch Rückkoppelungseffekte weiter verschärfende Klimakrise zu verhindern, muss die Klimaerhitzung unter 1.5°C gehalten werden. Dazu muss die Schweiz gemäss Pariser Abkommen bis spätestens 2040 CO2-neutral werden. Aufgrund der neuen Erkenntnisse seit Abschluss des Abkommens, muss damit gerechnet werden, dass uns nicht so

viel Zeit bleibt und wir bereits 2030 netto Null Treibhausgasausstoss erreichen müssen, wie es auch die Klimajugend fordert. Basel hat die besten Voraussetzungen dafür und kann es mit einem engagierten Vorgehen schaffen.

Wenn man die Verkehrspolitik unseres Kantons anschaut, könnte man aber meinen, wir hätten noch endlos Zeit. Daran wird die aktuelle Diskussion um die Initiativen des Gewerbeverband und einen Gegenvorschlag dazu wenig ändern, solange die Vorgaben im Gesetz nicht umgesetzt werden. Dies ist leider bisher der Fall. Trotz klarem Ziel um Umweltgesetz nahm der Autoverkehr bisher kaum spürbar ab. Es wird an verschiedenen Orten sogar an einer weiteren Erhöhung der Strassenkapazitäten geplant. Im Zusammenhang mit dem Gateway Basel-Nord rechnet man mit einer Steigerung der Anzahl Lastwagenfahrten ab/zum Hafen von heute 763 Fahrten auf 1'020 Fahren täglich bis 2030. Der Flughafen Basel-Mulhouse will bis dann die Anzahl Flugpassagier*innen um rund 50% auf 13 Millionen erhöhen. Am besten sieht es noch beim öffentlichen Verkehr aus: Ab 2027 muss der gesamte ÖV-Regelbetrieb der BVB zu 100 Prozent mit erneuerbaren Energien betrieben werden. Widersprüchlicherweise überlegt sich die BVB in den nächsten Jahren nochmals Dieselbusse anzuschaffen.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat die Regierung eine Strategie, wie der Gesamtverkehr in Basel-Stadt in Zukunft klimaneutral gestaltet wird?
2. Bis wann wird dieses Ziel erreicht und wie sieht der Absenkpfad aus?
3. Welche Massnahmen beinhaltet die Strategie und bis wann werden diese umgesetzt?
4. Beinhaltet diese Strategie auch den Flughafen Basel-Mulhouse?
5. Wie passt der Bau neuer Strassen, die Zunahme des Güterverkehrs auf der Strasse oder der vom EuroAirport geplante Ausbau des Flughafens in diese Strategie?
6. Glaubt die Regierung daran, dass sich das Problem durch technische Veränderungen von alleine löst oder ist sie bereit, die Rahmenbedingungen so anzupassen, dass der Verkehr in Basel-Stadt mit Sicherheit rechtzeitig klimaneutral gestaltet wird?
7. Wieviel Prozent des kantonalen Raums werden aktuell als Verkehrsfläche genutzt, wie setzt sich diese Fläche zusammen (Strassen, Parkplätze, Velostreifen, Trottoirs, etc.) und wie sieht die strategische Entwicklung aus?

Tonja Zürcher

22. Schriftliche Anfrage betreffend kostenpflichtige Transparenz in der Ablehnung

19.5415.01

Seit dem 1. Januar 2010 steht die Verordnung Messen und Märkte der Stadt Basel (562.320) in Rechtskraft. Geregelt wird in dieser Verordnung alles rund um die Herbstmesse, den Weihnachtsmarkt, den Stadtmarkt etc. Bekannt ist, dass sich vor allem an der Herbstmesse und auch am Weihnachtsmarkt viel mehr Interessenten für diese Anlässe anmelden, als Platz vorhanden ist. Für die Auswahl, resp. für die Standplatzzuteilung bei der Basler Herbstmesse und dem Basler Weihnachtsmarkt ist eine Konsultativkommission zuständig, welche sich mehrheitlich aus privaten Mitgliedern sowie messe- und marktneutrale Organisationen zusammensetzt.

Unter §5 Bewilligungsverfahren wird in der Verordnung festgehalten, eine Absage für einen Stand teile die Bewilligungsbehörde "... den Gesuchstellenden schriftlich mit, verbunden mit dem Hinweis, dass die Gesuchstellenden berechtigt sind, innert 14 Tagen seit der Zustellung dieser Mitteilung den Erlass einer begründeten und kostenpflichtigen Verfügung zu verlangen."

Letzteres steht im Widerspruch zum Öffentlichkeitsprinzip, welches in der Kantonsverfassung unter §75 verankert ist. Eines der drei Kernziele dieses Öffentlichkeitsprinzips ist, die "Erleichterung der Nachvollziehbarkeit und Kontrollierbarkeit staatlichen Handelns".

Die Unterzeichnende bittet die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

- Wieviele Bewerbende gibt es durchschnittlich pro Herbstmesse und pro Weihnachtsmarkt?
- Wie viele Bewerbende werden in der Regel durchschnittlich abgelehnt?
- Warum müssen Bewerbende für eine ablehnende Begründung Fr. 200 bezahlen?
- Wie viele Bewerbende haben seit 2010 gegen Bezahlung dieser relativ hohen Gebühr eine schriftliche Stellungnahme verlangt?
- Warum wird nicht von Anfang an transparent und nachvollziehbar kommuniziert?

Beatrice Isler

23. Schriftliche Anfrage betreffend Situation in den Notschlafstellen BS

19.5415.01

Seit dem 03. September 2018 ist die Notschlafstelle, welche ausschliesslich für Frauen eröffnet wurde, in Betrieb. Der Kanton konnte im Herbst/Winter 18/19 für obdachlose Personen gesamthaft 103 Betten zur Verfügung stellen. Die Notschlafstelle bietet max. 28 Betten für Frauen und 75 Betten für Männer.

Da dieses Angebot in der letzten Wintersaison neu eröffnet wurde, stellen sich hierzu verschiedene Fragen:

1. Wie war die Belegung der Notschlafstelle für Frauen (Sept. 18 bis Aug. 19)?

2. Wie war die Belegung der Notschlafstelle für Männer (Sept. 18 bis Aug. 19)?
3. Mussten in der letzten Wintersaison (18/19) Frauen abgewiesen werden, da die Betten in der Frauennotschlafstelle alle belegt waren?
   - Falls ja, wie wird mit solchen Fällen umgegangen?
4. Wie häufig wurde die Unterstützung durch eine Sozialarbeiterin beantragt?
5. Wie schätzen die Betreiber der Notschlafstelle für Männer und Frauen der Bedarf für die Herbst-/Wintersaison 19/20 ein?
6. Wurde bei den Nutzerinnen der Notschlafstelle für Frauen eine Umfrage durchgeführt, wie zufrieden sie mit dem Angebot sind und ob Verbesserungsbedarf besteht?
   - Wenn ja, was sind die wichtigsten Aussagen aus der Umfrage? Sind Anpassungen vorgesehen bzw. bereits umgesetzt worden?
   - Wenn nein, ist eine solche Befragung geplant?

Seit einigen Jahren wird von verschiedenen Institutionen, welche sich mit der Obdachlosigkeit auseinandersetzen bemerkt, dass sich die Zielgruppen, welche die unterschiedlichen Institutionen aufsuchen, verändern. Jeden Winter werden verschiedene Institutionen auch mit dem Phänomen der "Wanderarbeiter" konfrontiert. Hierzu stellen sich folgende Fragen:

7. Wie gehen die Notschlafstellen mit diesem Phänomen um?
8. Werden die Wanderarbeiter, welche in den Notschlafstellen übernachten, erfasst?
   - Wenn ja, um wie viele Fälle handelt es sich (Sept. 18 bis Aug. 19).
9. Erwarten die Notschlafstellen für die Herbst-/Wintersaison 19/20 eine Steigerung dieser Fälle?

Beatriz Greuter

24. Schriftliche Anfrage betreffend Foodwaste in Spitälern und Pflegeeinrichtungen 19.5432.01

In den Spitälern und den Alters- und Pflegeheimen (APH) werden tagtäglich tausende von Morgen-, Mittag- und Abendessen gekocht, zusammengestellt, serviert und gegessen - oder eben: nicht gegessen.

Das Universitätsspital etwa hat erst kürzlich die ganze Küche auf ein Verpflegungssystem mit Vorkochen, Tiefkühlen und Aufwärmen mittels Mikrowelle umgestellt. Als einer der Gründe für das grundsätzliche Umstellen der betrieblichen Abläufe wurde unter anderem angeführt, dass weniger Lebensmittel weggeworfen werden müssen. Auch andere Spitäler (inkl. Private) wie Alters- und Pflegeheime haben dieselbe Herausforderung, einerseits hunderte, tausende Mahlzeiten zuzubereiten und das Wegwerfen von Lebensmittel zu vermeiden.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Tonnen Lebensmittel wurden in den Spitälern von Basel-Stadt jährlich weggeworfen, resp. entsorgt (je Spital, letzte 5 Jahre)?
2. Wie viele Tonnen Lebensmittel wurden in den Alters- und Pflegeheimen von Basel-Stadt jährlich weggeworfen, resp. entsorgt (je APH, letzte 5 Jahre)?
3. Welche Massnahmen wurden gegen das Wegwerfen/Verschwenden von Lebensmitteln bereits ergriffen?
4. Welche Massnahmen wären zusätzlich zielführend, um das Wegwerfen/Verschwenden von Lebensmitteln im Bereich der Spitäler und der Alters- und Pflegeheime weiter einzudämmen?

Semseddin Yilmaz

25. Schriftliche Anfrage zu Patientenverfügung 19.5435.01

Die Pflege von kranken, betagten und behinderten Menschen stellt an alle Beteiligten hohe Anforderungen. Die betrieblichen Abläufe in den Spitälern und/oder in den Alters- und Pflegeheimen (APH) sind anspruchsvoll, weshalb in der täglichen Arbeit, Behandlung und Pflege, auch immer wieder Fehler passieren.

Offenbar geht gerade in Notsituationen, aber nicht nur, die Konsultation der Patientenverfügung vergessen oder die Patientenverfügung ist auf Grund nicht fachgerechter Aufbewahrung nicht greifbar. So gilt in vielen Fällen letztlich nicht der Wille der betroffenen Personen. Angehörige sehen sich dann zuweilen vor schwierigen Entscheiden, die die betroffenen Personen u.U. für sich entschieden haben.

Ich bitte die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie stellen Dienstleister im Pflegebereich sicher oder haben Kenntnis davon, dass/ob die zu pflegenden Personen eine Patientenverfügung haben?
2. Wie stellen Dienstleister im Pflegebereich sicher, dass vorhandene Patientenverfügungen bei beschränkter oder nicht vorhandener Urteilsfähigkeit der betroffenen Person in einer entscheidenden Behandlungs- oder Notfallsituation auch zum Einsatz kommt?

3. Wie stellen Dienstleister im Pflegebereich sicher oder, dass bei Transfer der betroffenen Person in der Pflegekette (Transfer von APH ins Spital), bestehende Patientenverfügungen mitgegeben werden?
4. Wie stellen Dienstleister im Pflegebereich sicher oder, dass bei Transfer der betroffenen Person in der Pflegekette (Transfer von APH ins Spital), Informationen zu bestehenden Patientenverfügungen übermittelt werden?

Semseddin Yilmaz

26. Schriftliche Anfrage Superkeine aus Indien im Basler Trinkwasser 19.5436.01

Ein Artikel von infosperber geht auf den Zusammenhang von Antibiotikaproduktion, der daraus entstehenden Verunreinigung der entsprechenden Industrieabwässer und in der Konsequenz der resultierenden Resistenzenbildung von Bakterien im Wasser ein (https://www.infosperber.ch/Medien/Novartis-Roche-Superkeime-aus-Indien-im-Basler-Trinkwasser). Das Problem der sogenannten indischen Superkeime ist in erster Linie ein riesiges Problem für die Menschen in Indien: Unzählige Menschen können dort nicht mehr erfolgreich mit Antibiotika behandelt werden, da sie bereits Resistenzen gebildet haben, so dass die Antibiotika nicht mehr helfen. Aber auch in Basel sind solche Superkeime im Wasser nachgewiesen worden (https://www.kantonslabor.bs.ch/nm/2018-antibiotikaresistente-keime-im-basler-flusswassernachßewiesen-gd.html).

Ich bitte den Regierungsrat in diesem Zusammenhang um Beantwortung der folgenden Fragen:

Welche Vorkehrungen wurden/werden getroffen, um solche Superkeime im Basler Wasser zu vermeiden?

Wurde geprüft, ob eine zusätzliche Reinigungsstufe in der ARA sinnvoll oder sogar nötig wäre?

Wann ist mit den Ergebnissen der Studien und der Risikobewertung bezüglich Wahrscheinlichkeit für eine Übertragung von Antibiotikaresistenzen in Basel zu rechnen? Wie wird die Regierung die Bevölkerung über die Ergebnisse informieren?

Hat die Regierung mit der in Basel ansässigen Pharmaindustrie die Problematik - sowohl für das Wasser in Basel, als auch für das Wasser in Indien - erörtert?

Wie stellt sich die Regierung zu ihrer - wenn allenfalls nicht rechtlichen, dann mindestens ethischen (Mit-) Verantwortung für die Verhinderung der Verunreinigung des Abwassers der Antibiotikafirmen in Indien mit Antibiotika?

Danielle Kaufmann