

In einer Medienmitteilung vom 2. Mai 2006 gab der Regierungsrat an, dass er einem Projekt zugestimmt hat, welches eine Anbindung des Rheinhafens Kleinhüningen an die A2 vorsieht. Diese direkte Zu- und Abfahrt der Autobahn würde eine Entlastung der Wohnquartiere in Kleinhüningen mit sich bringen. Viele umweltbelastende LKW-Kilometer könnten so pro Tag eingespart werden.

Die Regierung behauptete, dass ein Teil (Neuhausstrasse) bereits Ende 2008 und der Rest im 2010 in Betrieb genommen wird.

1. Mögliche Nutzer des Halbanschlusses Rheinhafen - A2 suchen diesen vergebens, obwohl er gemäss Regierung zumindest teilweise seit Ende 2008 bestehen sollte. Wieso wurde der Direktanschluss noch nicht realisiert?
2. Wie viele umweltschädliche LKW-Betriebsstunden könnten im Jahr eingespart werden, wenn der Anschluss endlich in Betrieb gehen würde?
3. Weshalb entlastet die Regierung BS die Bewohner Kleinhüningens nicht endlich, indem sie den versprochenen Bau realisiert? Kleinhüningen übernimmt mit der ARA die gesamten Abwässer und die damit verbundene Geruchsbelästigung der Stadt Basel. Im Weiteren hat Kleinhüningen ein Asylheim und die BFM-Empfangsstelle, welche alle in der Nordwestschweiz anfallenden Asylanten zumindest vorläufig aufnimmt (darunter auch viele Kriminelle). Auch der für die Schweizer Landesversorgung immens wichtige Rheinhafen BS mit Lärm und Staubbelastungen befindet sich in Kleinhüningen. Es wäre nur fair, wenn die Regierung die Bevölkerung von Kleinhüningen von dem LKW-Transitverkehr Hafen - A2 entlasten würde. Wie hoch ist der Stellenwert von Kleinhüningen bei der Basler Regierung, dass das Versprechen nicht eingelöst wird?
4. Um wie viel verteuert sich das Projekt pro zugewartetem Jahr?
5. Die verkehrsberuhigende Massnahme in Form einer langen Insel mit Pfosten samt aufgesetztem Richtungspfeil an der Kreuzung Neuhausstrasse/Grenzstrasse sorgt für geplatzte LKW Pneu's und der Pfosten wurde bereits oft platt gewalzt. Wie oft wurde der gelb-schwarze Verkehrspfosten bereits ersetzt respektive wieder aufgerichtet? Welche Kosten erzeugten diese Arbeiten dem Steuerzahler? Sind solche Verkehrsbehinderungen wirklich nötig? Kann die Insel im Zuge des A2 - Anschlusses gekürzt werden?
6. Immer wenn die PEZA in Betrieb ist, müssen LKW-Chauffeure, welche aufgrund mangelnder Orts- und Sprachkenntnisse nicht die PEZA, sondern direkt den deutschen Zoll anfahren, wenden und werden zurück zur PEZA geschickt. Dabei handelt es sich nicht um Einzelfälle. In Spitzenzeiten stehen bis zu 8 LKW vor dem Grenzübergang Freiburgerstrasse und versuchen verzweifelt die Auffahrt zur PEZA zu finden. In der Regel entsteht dabei an der Freiburgerstrasse und an der Freiburgerhofkreuzung ein Verkehrschaos. Durch gefährliche Wendemanöver von ortsunkundigen Chauffeuren entstehen gefährliche Situationen für Passanten, Velofahrer und andere Verkehrsteilnehmer. Oft fallen diesen Wendemanövern Verkehrstafeln zum Opfer. Wie viele sind das im Umkreis der Zollanlage Freiburgerstrasse pro Jahr? Wann gedenkt die Regierung die PEZA besser auszuschildern? Weshalb liegt die Hinweistafel (Umleitung LKW) bei der Strassenabzweigung Umschlagbahnhof/PEZA seit einem Jahr am Boden, für LKW-Chauffeure nicht sichtbar? Wer ist zuständig für die Beschilderung? Hat die Regierung das Gefühl, dass ein russischer Chauffeur weiss, was eine PEZA ist? Müsste die Art der Schilder nicht generell überdacht werden?
7. Ist sich die Regierung bewusst, dass die zusätzlich gefahrenen LKW-Kilometer umweltschädlich sind? Wie viele LKWs werden pro PEZA-Betriebstag vom Zoll an die PEZA zurückgeschickt? Wie viele Fahrkilometer verursacht dies? Welche Kosten entstehen der Wirtschaft so (LSVA)?
8. Stimmt es, dass Pro Natura eine Einsprache gegen den Direktanschluss Hafen/A2 ge-

macht hat? Was will Pro Natura mit dieser Einsprache erreichen? Den Schutz von durch den Bahnbetrieb und Hafenbetrieb kontaminiertem und vermutlich verseuchtem Boden? Was wertet die Regierung höher, Schutz von diesem Boden oder Umweltschutz in Form von Verringerung der gefahrenen Kilometer, wirtschaftliche Interessen, Entlastung von Kleinhüningen, Verkehrsentslastung in ganz Kleinhüningen und die Verringerung von Gefahren für Verkehrsteilnehmer?

9. Was sagt die Regierung Basel-Stadt zur Behauptung, dass Pro Natura mit dieser Einsprache nur gegen den für den Hafen notwendigen LKW-Verkehr kämpft und dabei mehr ideologische Interessen verfolgt als den Umweltschutz, welcher durch die zusätzlichen notwendigen Fahrkilometer vernachlässigt wird?

Samuel Wyss