Schriftliche Anfrage betreffend Verkehrsleitmassnahmen 14.5383.01

Bei der Beantwortung meiner schriftlichen Anfrage "Verkehrsleitmassnahmen während Instandstellungs- und Neubauten von Nationalstrassenbauwerken in der Region" im Februar 2014 äusserte sich der Regierungsrat wie folgt:

"Der Regierungsrat wird sich dafür einsetzen, dass zuerst eine unterirdische Erweiterung der Osttangente gebaut wird, bevor die notwendige Sanierung der bestehenden Anlage beginnt. Diese Kapazitätserweiterung könnte die Folgen einer sanierungsbedingten Kapazitätseinschränkung deutlich mildern."

1. Die Sanierung hat begonnen. Könnte es sein, dass der Regierungsrat diesbezüglich sein Versprechen nicht eingehalten hat? Wenn ja, mutwillig oder aus Nachlässigkeit?
2. Wie sieht das weitere Vorgehen diesbezüglich aus?
3. Mehrere Grossprojekte werden die Stadt Basel z.T. finanziell massiv belasten (Pensionskasse / Tramlinienprojekte / Herzstück usw.). Die Erweiterung der Osttangente wird nicht voll umfänglich durch den Bund getragen werden, da die Stadt eine unterirdische Variante wünscht. Wird die Planung der Osttangente mutwillig herausgezögert, um die Finanzierung zu verunmöglichen und damit der baselstädtischen extrem ideologischen Haltung bezüglich des MIV und des Handelswarenverkehrs gerecht zu werden und das Projekt zu verhindern? Ja oder Nein?
4. Ich bitte um eine kurze sachliche Stellungnahme zu den Aussagen von Frau Bundesrätin Leuthard bezüglich den Verzögerungen der Osttangentenplanung, welche durch BS verursacht sein sollen inkl. Gegenargumentation.
5. Wie sieht es bezüglich Schänzlitunnel aus: Welche Strassen sind vorgesehen für eine allfällige Aufnahme des Verkehrs, wenn die Schänzlitunnelbaustelle zusätzlichen Rückstau produziert? Hat sich der Kanton bereits Gedanken gemacht, wie dieser zusätzliche Mehrverkehr im Stadtgebiet geleitet und gelenkt werden kann? Wenn ja, wie?
6. Ist der Kanton BS bereit, prophylaktisch Massnahmen zugunsten des Verkehrsflusses umzusetzen betreffend Schänzlitunnel?
7. Welche Strategie verfolgt Basel-Stadt in der Begleitgruppe des Astra betreffend Schänzlitunnel?
8. Ist vorgesehen, dass die Ausweichachsen der Schänzlitunnelbaustelle mit lärmmindernden Belägen versehen werden, um die Anwohner zu entlasten?
9. Das Astra lässt die Autobahnen auf Kantonsgebiet reinigen. Kann es sein, dass die Reinigungsintervalle massiv verschlechtert wurden? Anhand von Unfallstellen und illegal entsorgtem Abfall lässt sich auf der Autobahn erkennen, dass der Müll und die Unfallreste inzwischen z.T. sehr lange liegen bleiben. Dies ist besonders ärgerlich bei verlorengegangenen Teilen der Kiesbeladung von LKWs, welche in der Folge die Versicherungen viel Geld kosten (Lack und Scheibenschaden durch weggeschleuderte Steine). Wurden die Reinigungsintervalle vergrössert und wenn ja in welchem Zeitabstand? In welchem Zeitintervall wird die Autobahn üblicherweise gereinigt?
10. In der Regel wird die Autobahn bei Tag gereinigt und auch die Grünarbeiten wie Heckenschneiden und Baumfällungen werden bei Tag ausgeführt. Dies führt zu langen Staus und damit zu einer Zunahme des Schadstoffausstosses. Könnten diese Arbeiten bei Nacht ausgeführt werden? Wenn ja, wieso wird es nicht gemacht?
11. Staus führen nachgewiesenermassen zu bis 85 % Mehrausstoss von Schadstoffen. Wieso setzt sich der Regierungsrat trotzdem für eine Staupolitik ein und schadet somit mutwillig und aus ideologischen Gründen der Natur, der Wirtschaft und belästigt die Anwohner? Wird der Regierungsrat diese Art von verfehlter Politik fortsetzen?
12. Wie viele Gelder wurden für Betrieb und Unterhalt sowie für Investitionen in den letzten fünf Jahren in die Verkehrsträger MotIV, ÖV, Velos & Fussgänger aufgewendet?
13. Wie hoch ist der Selbstfinanzierungsgrad der jeweiligen Verkehrsträger (z.B. Fahrzeug-

steuer, LSVA, Vignette usw.)?

14. Bei den meisten Baustellen in der Stadt-Basel werden PW Parkplätze gestrichen. Ein Teil davon wird in Veloparkplätze um genutzt. An der Hirzbrunnenstrasse hat es zum Beispiel ein Veloparkplatz (ehemals PW Parkplatz) welcher alle zwei bis drei Monate für ein paar Stunden von höchstens einem Velo genutzt wird. An der Tüllingerstrasse hat es ebenfalls einen Veloparkplatz (ehemals PW Parkplatz) welcher während rund einem Jahr durch ein Velo genutzt wurde, welches keine Luft mehr hatte in den Pneus (anscheinend hatte jemand Mitleid mit dem immer verwaisten Veloparkplatz und hat deshalb sein Velo darauf entsorgt). Sind diese ungenutzten Veloparkplätze die Vorboten des künftigen Fahrverbotes für den MotIV in der Stadt-Basel oder möchte sich der Regierungsrat damit nur ein paar Schnitzelbankreime an der nächsten Fasnacht sichern? Was genau bezweckt der Regierungsrat mit den leeren Veloparkplätzen und nach welchen Kriterien werden solche Parkplätze durch wem bewilligt?

Samuel Wyss