



Protokoll

der 18. Sitzung, Amtsjahr 2026 / 2027

Mittwoch, den 3. Juni 2026, um 15:00 Uhr

Vorsitz:	<i>Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin</i>
Protokoll:	<i>Beat Flury, I. Ratssekretär Sabine Canton, II. Ratssekretärin Kathrin Lötscher, Andrea Steffen, Texterfassung</i>
Abwesende:	<i>Melanie Eberhard (SP), Raffaella Hanauer (Grüne/jgb), Balz Herter (die Mitte/EVP).</i>

Verhandlungsgegenstände:

8.	Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Bromptbacherstrasse (Umgestaltung Riehenring), Bericht der UVEK	2
10.2.	Interpellation Nr. 56 Nicole Strahm-Lavanchy betreffend Debakel bei der Hafenbahn-Planung durch das Bau- und Verkehrsdepartement	6
10.6.	Interpellation Nr. 60 Ivo Balmer betreffend steigender Projektkosten bei der Hafenbahn und Sicherstellung des Gegenvorschlags zur Hafeninitiative	8
10.7.	Interpellation Nr. 61 Fina Girard betreffend Planungsdebakel bei der Hafenbahn-Verlagerung und die Folgen für die Stadtteilentwicklung Klybeck und Kleinhüningen	10
10.1.	Interpellation Nr. 55 Gabriel Nigon betreffend Erwerb der Areale «im Surinam» und «Horburg»	11
10.3.	Interpellation Nr. 57 Brigitta Gerber betreffend Basler Baustellenmanagement und Veloverkehrsrouten..	13
10.4.	Interpellation Nr. 58 Jessica Brandenburger betreffend Sicherstellung einer fairen und nahtlosen Anstellung von PH-Absolventinnen und -Absolventen beim Berufsstart an Basler Schulen	14
10.5.	Interpellation Nr. 59 Eric Weber betreffend Tiere in der Verwaltung	14
10.8.	Interpellation Nr. 62 Barbara Heer betreffend chronisches Versagen bei der Schulwegsicherheit rund um die Erneuerung Bäumlhofstrasse	15
10.9.	Interpellation Nr. 63 Stefan Wittlin betreffend Schulwegsicherheit rund um die Sanierung der Schwimm- und Turnhallen auf dem Campus Bäumlhof	16
10.10.	Interpellation Nr. 64 Christophe Haller betreffend möglichen Zusammenhang zwischen Einführung des Mindestlohnes und Zunahme der Arbeitslosenquote im Kanton Basel-Stadt	16
10.11.	Interpellation Nr. 65 Luca Urgese betreffend Entwicklung der Betriebsmodelle im Basler Taxigewerbe seit Einführung des kantonalen Mindestlohns	16
10.12.	Interpellation Nr. 66 Adrian Iselin betreffend geplante Begegnungszone am Burgweg im Wettsteinquartier	16
10.13.	Interpellation Nr. 67 Lorenz Amiet betreffend Begegnungszonen als Superblock Light?	16
9.	Ausgabenbewilligung zur Sanierung des Petersplatzes, Bericht der UVEK	17
9.1.	Anzug Claudio Miozzari und Konsorten betreffend Veloweg auf dem Petersplatz, Bericht der UVEK	23
11.	Anzug 1 Regiokommission betreffend Städtepartnerschaft als Beitrag zur europäischen Kohäsion	23
12.	Anzug 2 Tobias Christ und Leoni Bolz betreffend Klimaziel 2037 erreichen: Pilotprojekt für eine nachhaltige urbane Mobilität	25
13.	Anzug 3 Raffaella Hanauer und Konsorten betreffend Massnahmen für ein einfaches Parkieren des Gewerbes	30
14.	Motion Christoph Hochuli und Konsorten für die Schaffung eines Frauenhausgesetzes sowie eine Erhöhung der Schutzplätze und der Finanzierung der Frauenhäuser, Stellungnahme des RR	34



Beginn der 18. Sitzung

Mittwoch, 3. Juni 2026, 15:00 Uhr

8. Ausgabenbewilligung für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse (Umgestaltung Riehenring), Bericht der UVEK

[03.06.26 15:00:06, 25.0159.02]

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Geschätzte Kolleginnen und Kollegen, ich begrüsse Sie zu unserer Nachmittagssitzung und habe Ihnen noch folgende Mitteilung zu machen.

Rücktritt aus dem Grossen Rat

Andrea Strahm hat auf den 8. September ihren Rücktritt aus dem Grossen Rat erklärt. Wir werden sie an der Bündelitagssitzung gebührend verabschieden.

Wir fahren weiter mit Traktandum 8. Als Fraktionssprecherin eingetragen hat sich Lisa Mathys.

Lisa Mathys (SP): Die SP-Fraktion folgt der einstimmigen Empfehlung der Kommission, also dem 13:0 der UVEK, und stimmt dem Projekt zu. Die SP-Fraktion anerkennt, dass mit dem vorliegenden Projekt wertvolle Verbesserungen erzielt werden, auch wenn wir natürlich eigentlich lieber noch mehr Bäume, noch bessere Velomassnahmen und am allerliebsten auch ein Eigentrassee für das Tram gehabt hätten.

Wir anerkennen aber, dass alles gleichzeitig auch auf dem Riehenring nicht möglich ist und wir wollen die wichtigen Velomassnahmen unbedingt erhalten und akzeptieren deshalb den Kompromiss mit einem zeitlichen Eigentrassee für das Tram, wo, wie es Nicole Strahm und weitere auch schon ausgeführt haben, das Tram zum sogenannten Pulkführer wird, und damit kann dem ÖV der Vorrang gewährt werden, der gesetzlich dafür vorgesehen ist. Die Zusammenlegung von zwei Tramhaltestellen führt zudem zur oft gewollten Beschleunigung des Trams. Da mit der Anpassung gleichzeitig auch die Umsteigebeziehungen zwischen Tram 14 und Bus 30 verbessert werden, ist das eine runde Sache. Auch dies spiegelt sich wohl im einstimmigen Entscheid, 13:0, der Kommission wieder.

Wir haben ja alle die neusten Verkehrstatistiken erhalten und sicher auch mit Interesse gelesen. Seit 2010 hat der Veloverkehr in Basel-Stadt um 75% zugenommen. Das ist viel. Und umso wichtiger ist es, dass wir mit den Velomassnahmen wirklich vorwärts machen und Rückstand aufholen, der über die letzten Jahre entstanden ist. Denn nein, der Ausbau der Veloinfrastruktur in unserem Kanton hat mit der starken Zunahme des Veloverkehrs nicht Schritt gehalten. Nur die Velo-Hasser*innen, um in der Ausdrucksweise von Laetitia Block zu bleiben, weigern sich standhaft, dies zu anerkennen und pro memoria, die Kosten von Velofahrenden sind volkswirtschaftlich negativ.

Ein besonderes Augenmerk legen wir als SP auf die Würdigung einer kleinen, aber wirksamen Anpassung des Projektes. Zur Verhinderung von Dooring-Unfällen konnte der Abstand von parkierten Fahrzeugen zum Velostreifen um 25cm erhöht werden, auch dies wurde bereits mehrfach erwähnt. Diese 25cm haben wirklich das Potenzial, Leben zu retten. Dooring-Unfälle sind besonders heimtückisch und gefährlich. Auch bei Veloführungsmassnahmen, zum Beispiel bei Abbiegebeziehungen, wurden aus unserer Sicht Verbesserungen gemacht.

Zur Begrünung. Saldo; 12 Bäume, 12 Bäume mehr sind 12 Bäume mehr. Wir bedauern, dass es nicht noch mehr sind und dass nicht noch mehr, vor allem auch zusammenhängend entsiegelte und begrünte Flächen auch zwischen den Bäumen möglich ist. Auch Sträucher und andere Begrünung könnten eine wertvolle Aufwertung sein und diese benötigen nicht den gleichgrossen Abstand wie Bäume. Wir akzeptieren aber, wie gesagt, die hier vorgeschlagenen Begrünungsmassnahmen.

Zum Schluss möchte ich noch ein paar Worte zu Tempo 30 und zum Lärm sagen. Wir anerkennen, dass wir über die Einführung von Tempo 30 mit dem Ratschlag zur Umsetzung der entsprechenden Motion dann noch ausführlich sprechen und wohl auch streiten werden. Ich möchte aber trotzdem einen kurzen Blick auf die Lärmkatasterkarte werfen. Auf unserer MapBS-Karte mit den vielen Layern sind im Projektperimeter rund 20 rote Punkte zu sehen. Ich habe den Projektperimeter Ihnen hier einigermassen eingezeichnet. Ein roter Punkt bedeutet, Immissionsgrenzwert überschritten. Angesichts dieser Tatsache finde ich es schade, dass man im Rahmen dieses Projekts lediglich über Tempo 30 nachts redet. Denn wie Sie sehen, sind es rund 20 rote Punkte, dort, wo wir jetzt gleich drüber sprechen. Ich finde es schwierig, den Menschen, die dort



leben, zu erklären, wieso Tempo 30 in einem solchen Fall nicht die erste und logischste Massnahme ist. Laetitia Block hat heute Morgen doch ausgeteilt. Ich nehme zur Kenntnis, dass die SVP-Fraktion dieses Anliegen nur noch peinlich findet, ich zitiere sie auch in diesem Fall wörtlich und erlaube mir die Anmerkung, dass ich es doch etwas speziell finde, dass dieser Tonfall hier drin inzwischen offenbar akzeptiert ist.

Zurück zum eigentlichen Ziel, zum Effekt von Tempo 30. Ich habe jetzt hier nur die Lärmreduktion angesprochen, die erzielt werden würde, ich habe noch nicht mal von der Sicherheit gesprochen, die ja mit Tempo 30 ebenfalls steigen würde. Auch diese rund 20 roten Punkte sind ein Hinweis darauf, dass wir mit Tempo 30 vorwärts machen sollten, wenn uns die Lebensqualität der Menschen in Basel am Herzen liegt.

Dem vorliegenden Projekt stimmt die SP-Fraktion, wie erwähnt, dennoch zu und folgt somit der einstimmigen Empfehlung der UVEK.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Wir kommen damit zu den Einzelsprechenden. Eingetragen hat sich als erste Brigitta Gerber.

Brigitta Gerber (BastA): Ich vertrete hier eine Minderheit unserer Fraktion, wir werden dem Geschäft zustimmen. Ich halte mich kurz. Der Umbau des Riehenrings ist komplex und muss diversen Nutzen nachkommen. Behindertengerechter ÖV, Reduktion von Haltestellen zugunsten von schnelleren Verbindungen, Begrünung und Entsiegelung der Seitenränder und der Parkplätze sind sinnvoll, Platz und Sicherheit für den Veloverkehr. Und obwohl die Strasse sehr breit ist, treffen hier wirklich viele Ansprüche aufeinander, die es zu erfüllen gilt.

Wir hoffen aber vor allem auf einen zügigen Umbau. Das ist uns sehr wichtig. Allein die Verbesserung vielleicht des Timings wäre sinnvoll, denn ein Abbau der hinteren Haltestelle, bevor überhaupt die Anschlussverbindung zum Bahnhof tatsächlich steht, ist unsinnig. Aber vielleicht schaffen Sie es ja noch im Timing, dies fliegend zu gestalten und dann wären wir doch sehr zufrieden.

Und dann hoffen wir doch, dass es einen Fussgängerstreifen gibt bei der Brombacherstrasse, so haben wir das diskutiert in der Kommission, denn als wir einen Augenschein genommen haben, haben wir gesehen, dass es hier wirklich Nachholbedarf gibt, weil es die Sicherheit tatsächlich sehr verbessern würde, wenn man da in diesem, ich weiss nicht, ob Sie es vor sich haben, wenn man da in der Kurve auch sicher mit einem Fussgängerstreifen über die Strasse gehen könnte.

In diesem Sinne unterstützen wir aber das vorliegende Geschäft.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Alex Ebi.

Alex Ebi (LDP): Die LDP stimmt hier zu, das gerade vorweg, und trotzdem stehe ich hier vorne und sage noch zwei, drei Worte, weil ich natürlich im Kleinbasel seit vielen Jahren zu Hause bin und halt doch ein bisschen hinweisen will auf die verschiedenen Situationen, die der ganze Verkehr im Kleinbasel mitbringt. Trotzdem habe ich nur fünf Minuten Zeit, um die ganze Thematik zu diesem Thema aufzurollen.

Wir haben hier eine gute Idee. Das ist auch eine schwierige Strasse für alle Verkehrsteilnehmer, die dort aneinander vorbei müssen, und ich bin ein Freund von Entflechten. Das entflechtet nicht. Ich gebe es zu, ich habe auch nicht gerade eine bessere Idee hier vorne, aber man hat nachher ein Tram, das vorneweg fährt oder wartet, bis die Leute ein- und ausgestiegen sind, hintendran warten Autos oder Lastwagen. Auf die Autobahn wollen sie vorne auch noch, der einzige Weg, wenn man auf dem Wettsteinplatz ist und auf die Autobahn Richtung Deutschland und Frankreich möchte, führt dort durch, jetzt ganz speziell, wo die ganze Baustelle noch auf der Autobahn ist. Alles sollte nachher dort durchfahren und die Velos haben ein kleines Plätzchen, wo sie nach vorne fahren können. Das reicht mir nicht, dass ich mit meinen Grosskindern sicher sein kann, dass ich dort von A nach B komme. Meine Vorstellung ist, dass die Velowege in Basel sichere Wege sind, dass man wirklich mit den Velos weit weg von den Lastwagen, weit weg vom ÖV, am liebsten weit weg von den normalen Autos durch die Stadt fahren kann, sicher und gemütlich.

Aber das fehlt mir hier und wir kriegen das auch nicht hin, indem wir mit dieser Pflasterlipolitik dort mal 800m und dort wieder 600m bauen. Nochmals, ich gebe es zu, ich habe auch keinen Plan hier vorne, aber dort wäre ich wahnsinnig froh, wenn man ganz gut hinschaut, bevor man etwas macht, was vielleicht ideologisch auch ein bisschen angehaucht ist, dass man wirklich schaut, dass es für alle irgendwo Sinn macht und nicht nur politisch gerade in den Rahmen passt.

Wie gesagt, die LDP wird zustimmen, alles ist gut und ich habe geschlossen.



Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Daniel Seiler.

Daniel Seiler (FDP): Ich mache es ganz kurz. Wenn wir ein bisschen weiter vorne sind bei dieser Strasse vor dem Kongresszentrum, das ist eigentlich eher eine Zwischenfrage, dort haben wir vor kurzer Zeit sehr lange gebaut, gegrabt und alles umgestaltet und dort vorne haben wir es aber nicht geschafft, Velomassnahmen hinzumachen und jetzt hinten machen wir alles. Für mich fragt sich schon auch, wenn wir von Entflechtung reden auf dieser wichtigen Strasse, dass wir jetzt wirklich dort vor dem Kongresszentrum, wo wir erst vor einem Jahr, vielleicht ist es noch nicht mal ein ganzes Jahr, abgeschlossen haben, das nicht fertig gebracht haben mit Velomassnahmen und hinten müssen wir jetzt die ganzen machen. Das ist für mich nicht ganz verständlich bzw. ich habe dann auch wieder ein bisschen das Gefühl, hauptsächlich man kann hinten ein bisschen die Autofahrer belästigen. Das war eine Frage.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Das Wort hat nun die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements, Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Vielen Dank für die angeregte Debatte. Man sieht, dass hier sehr unterschiedliche Auffassungen darüber bestehen, wie sich der Strassenraum entwickeln soll. Und ich nehme vielleicht gerade die Frage von Herrn Seiler auf, ich muss das tatsächlich mitnehmen, den Perimeter, den Sie meinen, weshalb man da offensichtlich keine Massnahmen gemacht habe. Ich nehme das gerne mit und werde das nachprüfen.

Dann möchte ich vielleicht mit dem Thema ÖV starten. Ich gebe Ihnen recht, ich glaube, Frau Grossrätin Bernasconi hat das am stärksten ausgeführt und betont, dass ein Eigentrassee für Tramlinien natürlich immer die beste Lösung ist. Es ist aber auch so, dass Flächen im Strassenraum wirklich einfach ein knappes Gut sind und sie müssen verschiedene Funktionen erfüllen. Wir können nicht zusätzlich begrünen und zusätzliche Velowege und Fusswege, ohne dass es zu Lasten anderer Verkehrsflächen geht. Und den Strassenraum geschickt zu nutzen, auch die Vorteile der Digitalisierung zu nutzen, das ist ein wichtiges Element unserer Planung. Und wo nötig, müssen wir dann eben auf Eigentrassees verzichten zugunsten von anderen Dingen. Aber mit intelligenter Steuerung können wir die Nachteile für den ÖV reduzieren und hier tragen wir auch mit der Zusammenlegung von zwei Haltestellen dazu bei, dass die Tramlinie eben wieder beschleunigt wird.

Dann zu Ihrem Votum, Frau Grossrätin Block. Es ist tatsächlich so, dass wir im Umweltschutzgesetz natürlich festgehalten haben, dass wir den umweltfreundlichen Verkehr priorisieren müssen. Das wiederum bedeutet, dass wir das in ganz konkreten Projekten auch tun müssen, denn ein abstraktes Gesetz, das wir niemals anwenden, das bringt niemandem etwas.

Dann zum Quartierparking am Riehenring respektive ob es überhaupt realisiert wird. Das hoffe ich doch sehr, einerseits, dass es zeitlich passt, davon gehe ich aus, und andererseits auch, dass es klappt. Da haben Sie, der Grosse Rat, auch einen Teil davon wirklich selbst in der Hand, weil die entsprechenden Ratschläge im Moment in der Kommission zur Beratung sind. Wir legen los, sobald und sofern wir von Ihnen grünes Licht erhalten.

Generell möchten wir die Gelegenheit von solchen Sanierungsarbeiten nutzen zugunsten wichtiger Verbesserungen für die Verkehrssicherheit, für die Begrünung, für Fuss- und Velowege und anhand der Debatte haben Sie gehört, dass wir einen Kompromiss gesucht und, wie ich doch hoffe, gefunden haben. Danke noch an dieser Stelle auch der Kommission für die sorgfältige Auseinandersetzung mit dem Geschäft und auch den Hinweisen, die wir gerne mit ins Bauprojekt nehmen.

Der Regierungsrat bittet Sie, dem Ausgabenbericht zuzustimmen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Das Wort geht an Nicole Strahm-Lavanchy für die UVEK. Sie verzichtet. Eintreten wurde nicht bestritten. Rückweisung wurde beantragt von Laetitia Block und Patrizia Bernasconi, den Ratschlag an den Regierungsrat zurückzuweisen. Wir kommen damit zur Abstimmung.

Abstimmung

Wer den Bericht zurückweisen will, stimmt JA, wer nicht zurückweisen will, stimmt NEIN.

Ergebnis der Abstimmung

18 Ja, 67 Nein, 3 Enthaltungen. [Abstimmung # 0009071, 03.06.26 15:16:32]



Der Grosse Rat beschliesst

den Bericht nicht zurück zu weisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Sie haben mit 18 Ja-Stimmen gegen 67 Nein-Stimmen bei 3 Enthaltungen den Bericht nicht zurückgewiesen.

Detailberatung des Grossratsbeschlusses (Seite 19 des Berichts)

Titel und Ingress

Gesamtausgaben

- Umgestaltung Riehenring
- Massnahmen Abschwächung Klimawandel
- Publikationsanlagen, Haltestellen
- Aufrechterhaltung ÖV
- Entwicklungsbeitrag Grünflächen
- Wiederkehrende Kosten für Pflege und Grünflächen
- Wiederkehrende Betriebs- und Unterhaltskosten
- Erhaltung der Strasse gemäss heutigem Standard
- Erhaltung Abwasserableitungsanlagen
- Erhaltung Lichtsignalanlagen
- Erhaltung Gleis- und Fahrleitungsanlage

Publikation und Referendums Klausel

Wir kommen damit zur Abstimmung.

Schlussabstimmung

Wer dem Grossratsbeschluss zustimmt, stimmt JA, wer nicht zustimmt, stimmt NEIN.

Ergebnis der Abstimmung

69 Ja, 16 Nein, 6 Enthaltungen. [Abstimmung # 0009073, 03.06.26 15:18:06]

Der Grosse Rat beschliesst

Für die Umgestaltung des Riehenrings von der Drahtzugstrasse bis zur Brombacherstrasse werden Ausgaben von Fr. 25'605'700 bewilligt (Preisbasis Nordwestschweizerischer Baupreisindex Tiefbau vom 1. April 2023 = 123.9 / Basis Oktober 2010 = 100 Punkte). Diese teilen sich wie folgt auf:

- Fr. 5'755'000 neue Ausgaben für die Umgestaltung des Riehenrings zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur»
- Fr. 2'045'000 neue Ausgaben für die Massnahmen zur Abschwächung der Auswirkungen des Klimawandels zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur, Mehrwertabgabefonds»
- Fr. 201'100 neue Ausgaben für die Publikumsanlagen der Tram- und Bushaltestellen an der Feldbergstrasse zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 3, als Darlehen an die BVB



- Fr. 4'500'000 einmalige Aufwendungen für die Aufrechterhaltung des Öffentlichen Verkehrs während der Realisierung der Baumassnahme zu Lasten der Erfolgsrechnung des BVD, Globalbudget Öffentlicher Verkehr
- Fr. 28'800 einmalige Ausgaben als Entwicklungsbeitrag Grünflächen und Bäume zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 9'300 jährlich wiederkehrende Folgekosten für die Pflege der Grünflächen und Bäume sowie Bänke zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
- Fr. 3'300 jährlich wiederkehrende Betriebs- und Unterhaltskosten für den Trinkbrunnen als Folgekosten der Anpassung des Leistungsauftrages der IWB zu Lasten der Erfolgsrechnung des Departementes für Wirtschaft, Soziales und Umwelt
- Fr. 3'315'000 für die Erhaltung der Strasse gemäss dem heutigen Strassenstandard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich IB1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Strassen
- Fr. 2'039'800 für die Erhaltung der Abwasserableitungsanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Abwasserableitungsanlagen
- Fr. 433'300 für die Erhaltung der Lichtsignalanlagen gemäss dem heutigen Standard zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich 1 «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Lichtsignalanlagen
- Fr. 7'275'100 für die Erhaltung der Gleis- und Fahrleitungsanlage sowie von Publikumsanlagen gemäss dem heutigen Standard als Darlehen an die BVB

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Sie haben dem Grossratsbeschluss mit 69 Ja-Stimmen gegen 16 Nein-Stimmen bei 6 Enthaltungen zugestimmt.

10.2. Interpellation Nr. 56 Nicole Strahm-Lavanchy betreffend Debakel bei der Hafenbahn-Planung durch das Bau- und Verkehrsdepartement

[03.06.26 15:18:23, 26.5204.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten. Will die Interpellantin begründen? Sie verzichtet. Somit geht das Wort an Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Die Verlagerung der heutigen Hafenbahn ist nicht von Sanierungsbedarf getrieben, sondern Voraussetzung für eine seit langem angestrebte städtebauliche Entwicklung, die die Lebensqualität im Norden von Basel erhöhen soll. Am Klybeckquai sollen unter anderem preisgünstiger Wohnraum sowie ein grosszügiger Quartierpark entstehen, der das heutige Quartier Klybeck mit dem Rhein verbindet. Am Westquai liegt der Fokus auf einer schrittweisen Entwicklung für Gewerbe, Freizeit und Kultur sowie weiteren Grün- und Naturräumen.

Wie der Regierungsrat in einer Medienmitteilung von Mitte Mai kommuniziert hat, zeigen sich bei vertiefter Prüfung grosse Abweichungen zu den ersten Kostenschätzungen für die Verlagerung der Hafenbahn. Aufgrund dessen wurde ein Projektreview in Auftrag gegeben. Zudem wird von Seiten Regierungsrat wegen der neuen Ausgangslage die Auswirkung auf die Hafen- und Stadtentwicklung und das Kosten-Nutzen-Verhältnis überprüft. Bis im Herbst wird der Regierungsrat über das weitere Vorgehen entscheiden. Bis dahin pausieren die Vorprojektplanungen.



Das waren einleitende Bemerkungen. Ich komme nun zu den konkreten Fragen.

Zu Frage 1. Dem Regierungsrat ist es wichtig, darauf hinzuweisen, dass sich das Projekt Hafenbahnverlagerung in einer frühen Phase der Projektierung befindet, konkret erst in der Vorprojektphase. Die ersten Kostenprognosen basieren auf einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022. Es ist üblich, dass solche Kostenprognosen erst bei genaueren Untersuchungen bestätigt oder auch verworfen werden können, dies insbesondere bei Projekten in dieser Grösse und Komplexität. Wichtig ist dem Regierungsrat bei allen Projekten, dass bis zum endgültigen Entscheid über die Realisierung zuverlässige Zahlen zur Grössenordnung vorliegen.

Zu Frage 2, zur Kommunikation. Der Entscheid über die Realisierung wurde, wie bereits erwähnt, noch nicht gefällt. Die Information der Kommissionen und der Öffentlichkeit über die höhere Kostenprognose erfolgte somit zu einem frühen Zeitpunkt, nämlich noch während der laufenden Planungsarbeiten. Der Grund für die eher frühe Kommunikation, nämlich bevor der Regierungsrat über das weitere Vorgehen beschlossen hat, war die Relevanz für die Abstimmung am 14. Juni zur Klybeckinsel-Initiative. Der Regierungsrat wollte frühzeitig Transparenz für die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger schaffen.

Zu Frage 3 bezüglich externer Expertise. Bereits die Machbarkeitsstudie wurde mit externer Expertise erstellt. Auch die momentane Kostenüberprüfung geschieht wiederum mit externer Expertise. In das Projekt sind namhafte Ingenieurbüros involviert, im Weiteren wurden Zweitmeinungen weiterer externer Fachspezialisten eingeholt.

Zu Frage 4, zu den Auswirkungen des Rheintunnel-Neins. Das Projekt Rheintunnel hätte die Fläche des Lagerbahnhofs der Deutschen Bahn während rund zehn Jahren als Installationsfläche verwendet. Dafür wäre der Lagerbahnhof geräumt und die heutigen Nutzungen verlagert worden. Danach hätte die Fläche für die Verlagerung der Hafenbahn genutzt werden können. Aufgrund des Neins zum Rheintunnel müssen diese Kosten von rund 25 Mio. Franken durch das Projekt Hafenbahn getragen werden.

Zu Frage 5 bezüglich Finanzierung respektive Beteiligung durch den Bund. Die Anfrage ist zu einem früheren Zeitpunkt bereits erfolgt. Das Bundesamt für Verkehr lehnte jedoch eine Beteiligung an den Investitionskosten ab. Nach Abschluss des Vorprojektes sollen gemeinsam mit dem BAV mögliche finanzielle Beiträge erneut geprüft werden.

Zu Frage 6 bezüglich Folgen auf den Wohnungsmarkt. Falls die Hafenbahn nicht verlegt wird, wäre das im Sommer 2025 veröffentlichte städtebauliche Konzept Klybeckquai-Westquai mit Wohnraum für über 3'000 Einwohnende so nicht umsetzbar. Ob und wie viel Wohnraum ohne Verlagerung der Hafenbahn realisiert werden könnte, müsste in einer neuen Planung geprüft werden.

Zu Fragen 7a und 7b, zur Kompetenz der Personen. Das Projekt ist anspruchsvoll und wird daher sorgfältig mit den involvierten Institutionen sowie externen Expertinnen und Experten geplant. Damit ist sichergestellt, dass bereits in dieser frühen Phase festgestellt werden konnte, dass mit höheren Kostenprognosen zu rechnen ist. Das Projekt ist eine Zusammenarbeit zwischen drei Departementen, dem BVD, dem WSU, dem FD, den Schweizerischen Rheinhäfen und der Hafenbahn Schweiz AG sowie externen Ingenieurbüros. Sollte sich im Rahmen der Projektüberprüfung zeigen, dass organisatorische Änderungen sinnvoll sind, werden diese selbstverständlich umgesetzt. Wie bereits erwähnt, ist es nicht unüblich, dass sich Kostenprognosen in einer frühen Planungsphase ändern.

Zu Frage 8 bezüglich Kantons- und Stadtentwicklung. Die beiden genannten Dienststellen haben unterschiedliche Aufgaben, arbeiten jedoch thematisch eng zusammen. Die Kantons- und Stadtentwicklung im Präsidialdepartement war an der Machbarkeitsstudie zur Verlagerung der Hafenbahn nicht beteiligt. Der Regierungsrat sieht deshalb keinen Anlass für eine organisatorische Änderung.

Michael Hug (LDP): Die Interpellantin hat nun die Gelegenheit zu erklären, ob sie mit der Antwort zufrieden ist.

Nicole Strahm-Lavanchy (LDP): Ich danke für die Beantwortung meiner Interpellation. Zufrieden bin ich mit den Antworten allerdings nicht. Eigentlich kann ich gar keine Beurteilung geben, da leider der Inhalt der Antworten aus Mangel an Substanz keine Beurteilung meinerseits zulässt.

Es wird einfach mehrfach darauf hingewiesen, dass sich das Projekt noch in einer frühen Phase befinde und Kostenanpassungen bei Grossprojekten nichts Ungewöhnliches seien. Genau damit wird aber die zentrale Frage nicht beantwortet. Wir sprechen schon lange von dieser Hafenbahn und sogar ich war schon mehrmals an einer Begehung, an der wir in den höchsten Tönen hörten, wie super toll das Projekt ist und wie toll man in der Planung wäre. Wir haben ja auch bereits Millionen im Grossen Rat dafür gesprochen. Was mit diesem Geld passiert ist, bleibt jedoch im Dunkeln. Bei dieser Sprechung des Geldes war nie die Rede, dass das Projekt auch nur nahezu keine Zukunft haben könnte.

Wir sprechen hier nicht über eine geringfügige Korrektur einer Kostenschätzung, sondern über eine Erhöhung von rund 200 Mio. Franken, es verdoppelt sich fast nahezu, sowie über eine Verzögerung von mindestens fünf Jahren. Das ist doch



erheblich. Es ist wie bei anderen Grossprojekten aus dem BVD. Ich kenne gerade keines, welches in den letzten Jahren wirklich sauber über die Bühne ging. Die wiederholten Abweichungen zwischen ursprünglicher Konzeption und der Realität werfen bei mir schon Fragen auf nach der Qualität von Projektierungen, des Controllings und der Kostenbeurteilung im BVD. Offen für mich bleibt auch noch, weshalb die Kosten so massiv gestiegen sind. Genannt wird lediglich der Wegfall des Rheintunnels mit Mehrkosten von rund 25 Mio. Franken. Mit einer Ablehnung an der Urne hätte man ja rechnen müssen und dies einplanen müssen, alles andere ist ja wirklich blauäugig.

Die Verlagerung der Hafenbahn ist für die Entwicklung des Hafenareals, für neue Wohnungen und für die wirtschaftliche Zukunft unseres Kantons von grosser Bedeutung. Da hätte ich doch entscheidendere Grundlagen erwartet, mehr Transparenz und eine nachvollziehbare Aufarbeitung der Ursachen in dieser Entwicklung. Eigentlich sehe ich schon den Todesstoss der Hafenbahn, nach langem «gluschtig» machen.

Ich nehme die unbeantworteten Antworten deshalb einfach zur Kenntnis, aber eigentlich fühle ich mich nicht ganz ernst genommen und mein Vertrauen in die zuständige Verwaltung wurde dadurch nicht gerade gefördert.

Michael Hug (LDP): Die Interpellantin ist mit der Antwort nicht zufrieden. Die Interpellation ist erledigt.

10.6. Interpellation Nr. 60 Ivo Balmer betreffend steigender Projektkosten bei der Hafenbahn und Sicherstellung des Gegenvorschlags zur Hafeninitiative

[03.06.26 15:27:51, 26.5217.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten. Will der Interpellant begründen? Er verzichtet. Damit hat das Wort Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: In Absprache mit den Interpellanten habe ich abgemacht, dass ich auf die einleitenden Bemerkungen bei der zweiten und der dritten Interpellation verzichte. Ich glaube, diese einleitenden Bemerkungen haben Sie schon gehört und vielleicht noch zuhause von Frau Strahm, möglicherweise wird die eine oder andere Frage jetzt auch mit dieser Interpellation noch beantwortet. Kommen wir zu den konkreten Fragen.

Zu Frage 1 bezüglich Qualität der ursprünglichen Kostenschätzung und den Konsequenzen. Das Projekt befindet sich in einer frühen Phase der Projektierung und, wie gesagt, die ersten Kostenprognosen basieren auf einer Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2022. Der Regierungsrat hat deshalb verschiedene vertiefende Analysen ausgelöst, um die Auswirkungen der neuen Ausgangslage umfassend beurteilen zu können. Bis im Herbst werden wir über das weitere Vorgehen entscheiden.

Zu den konkreten Kostentreibern. Erst mit Start des Vorprojekts können belastbare Grundlagen erarbeitet werden. Mit dem Wegfall des Rheintunnels entfallen wichtige Synergien. Leistungen, die ursprünglich dort vorgesehen waren, müssen nun im Hafenbahnprojekt umgesetzt werden, was zu Mehrkosten führt. Zudem sind während der Bauzeit zusätzliche Provisorien wie Bahn- und Strassenbrücken, Gleise, Strassen und Werkleitungen erforderlich. Auch die Bereitstellung von Naturschutzflächen sind aufwendiger als ursprünglich angenommen und erhöhen die Projektkosten zusätzlich.

Zum Thema Synergieeffekten mit dem Rheintunnel. Ja, es wiederholt sich jetzt ein bisschen, Sie müssen entschuldigen, das Projekt Rheintunnel hätte die Fläche des Lagerbahnhofs der Deutschen Bahn während rund zehn Jahren als Installationsfläche verwendet, näheres habe ich vorhin ausgeführt. Aufgrund des Neins müssen wir dort eben mit zusätzlichen Projektkosten von rund 25 Mio. Franken rechnen.

Dann zum Thema provisorische Bauten. In den ursprünglichen Kostenprognosen wurden Provisorien zwar berücksichtigt, jedoch nicht in ausreichendem Umfang. Erst mit dem Vorprojekt konnte die Bauphasenplanung gestartet werden. Bei den zusätzlichen Provisorien handelt es sich, wie bereits erwähnt, um Bahn- und Strassenbrücken, um Gleise, Strassen- und Werkleitungen. Vertiefte Informationen folgen mit dem Entscheid über das weitere Vorgehen.

Zum Thema der Naturschutzflächen. Der Grosse Rat hat im Juni 2024 beschlossen, dass mit dem Baukreditantrag zur Hafenbahnverlagerung ein Ersatzflächenkonzept betreffend Naturwerte für den Perimeter der Stadtentwicklung Klybeckquai-Westquai vorgelegt werden soll. Dabei sind die Naturwerte des stillzulegenden Hafenbahnareals südlich der Wiese zu berücksichtigen. Gemäss Gegenvorschlag zur Hafeninitiative müssen diese teilweise innerhalb des Perimeters der künftigen Hafenbahn ersetzt werden und auch hier können wir vertiefte Informationen dann im Herbst geben.



Zur Frage, ob die Kosten reduziert werden können durch allfällige Projektanpassungen oder reduzierte Qualitätsanforderungen. Diese entsprechenden Fragestellungen sind Gegenstand der laufenden Analyse. Diese Frage stellen wir uns natürlich auch.

Zu Frage 7, zu Auswirkungen auf die städtebaulichen und wohnpolitischen Zielsetzungen. Falls die Hafenbahn nicht verlegt wird, wäre das im Sommer 2025 veröffentlichte städtebauliche Konzept Klybeckquai-Westquai mit Wohnraum für rund 3'000 Einwohnende in dieser Form nicht umsetzbar. Ob und wie viel Wohnraum ohne Verlagerung der Hafenbahn realisiert werden könnte, müsste in einer neuen Planung geprüft werden.

Zu den Fragen 8 bis 10, zu genaueren Auswirkungen. Auch hier, die laufenden Analysen umfassen eben auch genau diese Zusammenstellung, wie sich diese Dinge auswirken. Wir möchten diese zuerst besprechen und der Regierungsrat wird im Herbst dazu kommunizieren.

Die vorletzte Frage zu den wohnpolitischen Zielsetzungen. Die angestrebte Arealentwicklung am Klybeckquai-Westquai stellt für Basel eine grosse Chance dar. Sie eröffnet beispielsweise Potenziale für zusätzlichen preisgünstigen bzw. gemeinnützigen Wohnraum, neue Grün- und Freiräume sowie neue Nutzungen für Gewerbe, Freizeit und Kultur. Gleichzeitig ist für den Regierungsrat wichtig, dass das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Gesamtprojekts tragfähig ist.

Zu Frage 12 bezüglich alternative Entwicklungsszenarien. Die entsprechenden Fragestellungen sind Teil der laufenden Überprüfung. Der Regierungsrat wird nach Abschluss der Analysen über das weitere Vorgehen informieren.

Michael Hug (LDP): Der Interpellant hat nun die Gelegenheit zu erklären, ob er mit der Antwort zufrieden ist.

Ivo Balmer (SP): Erstmal herzlichen Dank dem Regierungsrat und der zuständigen Regierungsrätin, die heute die mündliche Beantwortung meiner Interpellation vollbracht hat. Ja, die prognostizierten Kostenentwicklungen, das lesen wir aus allen Interpellationen bei der Hafenbahn, die sind ein Hammer. Aus einer Machbarkeitsstudie mit Kosten von rund 275 Millionen sind inzwischen 475 Millionen geworden und ja, das macht eine grundlegende Überprüfung notwendig.

Es ist für mich aber auch klar, dass Kosten in einem frühen Projektstadium steigen können. Was mich bis zu einem gewissen Grad verunsichert und auch irritiert, ist das Ausmass dieser Abweichung und auch die aufgezeigten bis anhin zentralen Kostentreiber, seien es die Provisorien oder auch die Naturschutzflächen oder das Wegfallen der gehörten Synergien mit dem Bau des Rheintunnels. Bei Letzterem haben wir jetzt eine Kostenzahl, das sind 25 Millionen, das entspricht etwa 12,5% der Mehrkosten. Und da stellt sich für mich einfach die Frage der Belastbarkeit dieser ursprünglichen Grundlage und ich denke, hier braucht es jetzt gerade Transparenz und vor allem die Überprüfung von Vereinfachungen und Etappierungen. Etwaige Alternativen für das, was jetzt auch in diesem Projektreview angezeigt wird, gehen für mich schon in die richtige Richtung.

Was aber für mich genauso zentral ist, dass wir auf Grundlagen entschieden haben, zentrale stadt- und wohnpolitische Entscheide zu treffen und daher möchte ich stark davor warnen, jetzt nur aufgrund von diesen in den Raum gestellten höheren Kosten vorschnell irgendwelche politische Schlüsse zu ziehen. Denn was klar ist, die Entwicklung des Klybeckquais und auch später des Westquais ist eines der wichtigsten Stadtentwicklungsprojekte in unserem Kanton in den kommenden Jahrzehnten und es geht hier eben nicht nur um Geleise und Infrastruktur, es geht um die Frage, wie Basel wachsen kann und es geht darum, dass mehr preisgünstiger Wohnraum entsteht. Und der grösste Teil dieser Entwicklungsflächen liegen im Eigentum des Kantons und das ist der zentrale Unterschied zu den anderen Transformationsgebieten, die wir in diesem Kanton haben.

Ich möchte hier betonen, gerade für die Akzeptanz auch der Nachbarschaftsentwicklung klybeckplus kommt diesem Gebiet eine grosse Bedeutung zu. Wenn wir das Ziel von 25% preisgünstigem Wohnraum bis 2050 erreichen wollen und auch ernst nehmen, dann sind diese Flächen in Basel Nord von strategischer Bedeutung. Das zeigt sich für mich im Gegenvorschlag zur Hafeninitiative, welche hier im Grossen Rat durch eine deutliche Mehrheit verabschiedet wurde, und darin sind für mich die zentralen wohn- und stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen festgehalten für ein neues Quartier, Freiräume und vor allem preisgünstigen Wohnraum.

Somit stellt sich für mich die Frage, wie diese Ziele auch unter diesen veränderten Rahmenbedingungen weiterverfolgt werden können und dass das laufende Projektreview, auf das jetzt sehr viel auch in der Antwort verwiesen wurde, zu keiner reinen irgendwelche betriebswirtschaftliche Betrachtung von Kosten-Nutzen kommt. Es geht hier darum zu überprüfen, wie man diese wichtigen strategischen Zielsetzungen auch umsetzen kann. Es ist für mich klar, Stadtentwicklungsprojekte dieser Grössenordnungen sind nie statische Vorhaben, sie müssen auf neue Erkenntnisse reagieren können. Eine lernende Planung bedeutet, dass man aus vertieften Analysen Konsequenzen zieht, Prioritäten überprüft und dementsprechend Projekte auch anpassen kann. Ich begrüsse deshalb ausdrücklich, dass das jetzt in einem Review passiert und ich möchte



klar mitgeben, dass dabei die wohnpolitischen Zielsetzungen und die Stadtentwicklung von Basel Nord eine entsprechende Wirkung und Mitbetrachtung erhalten.

Ich erkläre mich in diesem Sinne als teilweise zufrieden.

Michael Hug (LDP): Der Interpellant ist mit der Antwort teilweise zufrieden. Die Interpellation ist erledigt.

10.7. Interpellation Nr. 61 Fina Girard betreffend Planungsdebakel bei der Hafenbahn-Verlagerung und die Folgen für die Stadtteilentwicklung Klybeck und Kleinhüningen

[03.06.26 15:37:59, 26.5218.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten. Will die Interpellantin begründen? Sie verzichtet. Somit geht das Wort an Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Auch hier erlaube ich mir im Einverständnis mit der Interpellantin, direkt zu Frage 1a zu gehen bezüglich den Randbedingungen, die sich geändert haben. Seit den früheren Grundlagenberichten haben sich verschiedene Rahmenbedingungen verändert und/oder konkretisiert. Insbesondere betrifft dies die fehlenden Synergien mit dem Rheintunnelprojekt, die präzisierten Anforderungen während der einzelnen Bauphasen unter laufendem Bahnbetrieb sowie zusätzliche Anforderungen an Naturschutzmassnahmen. Die früheren Studien dienten als Machbarkeitsnachweis und nicht als abschliessende Grundlage für ein ausführungsfähiges Kostenbild.

Zu Frage 1b. Aufgrund der neuen Erkenntnisse sind zusätzliche bauliche und betriebliche Massnahmen erforderlich. Dazu gehören insbesondere zusätzliche Provisorien während der Bauzeit, Anpassungen der Bauphasenplanung, ergänzende Kunstbauten, zusätzliche Werkleitungsprovisorien sowie Massnahmen im Zusammenhang mit dem Naturschutz und ökologischer Vernetzung. Diese zusätzlichen Anforderungen führen sowohl zu höheren Projektkosten als auch zu einer längeren Realisierungsdauer. Die Auswirkungen werden derzeit vertieft analysiert.

Zu Frage 1c bezüglich Publikationszeitpunkt. Der Regierungsrat hat die Kommunikation nicht verzögert, sondern vorgezogen, um vor Publikation der Abstimmungserläuterungen Transparenz herzustellen. Die Öffentlichkeit wurde informiert, sobald eine belastbare Einschätzung der neuen Ausgangslage vorlag.

Zu Frage 1d. Die verschiedenen Elemente, die zu höheren Kostenprognosen führen, wurden bereits in der Beantwortung der Frage 1a genannt. Detaillierter wird sich die Regierung im Herbst äussern.

Frage 2 bezüglich Rheintunnel habe ich, glaube ich, schon beantwortet. Ist das in Ordnung? Vielen Dank.

Bezüglich Frage 3, konkrete Auswirkungen. Die Verlagerung der Hafenbahn bildete eine zentrale Voraussetzung für die Umsetzung des veröffentlichten städtebaulichen Konzepts Klybeckquai-Westquai. Auch die Koordination mit angrenzenden Entwicklungen wie klybeckplus wird dadurch beeinflusst. Die konkreten Auswirkungen auf Termine, Etappierung und Planungsprozesse werden derzeit überprüft.

Zu Frage 4. Der Regierungsrat misst der Schaffung von preisgünstigem bzw. gemeinnützigem Wohnraum weiterhin grosse Bedeutung bei. Gleichzeitig ist es wichtig, dass das Gesamtprojekt in einem tragfähigen Verhältnis zwischen Kosten und Nutzen steht. Die laufenden Analysen umfassen die Auswirkungen auf die Erreichung von mehreren politischen Zielsetzungen.

Zu Frage 5. Im Rahmen der laufenden Überprüfung werden verschiedene Szenarien untersucht. Dazu gehören auch alternative Entwicklungs- und Umsetzungsmöglichkeiten und ihre Konsequenzen. Wie bereits erwähnt, werden wir im Herbst dazu kommunizieren.

Und die letzte Frage zur gemeinsamen Absichtserklärung mit den Schweizerischen Rheinhäfen. Die Absichtserklärung zwischen dem Bund, den beiden Kantonen Basel-Stadt und Baselland und der SRH zur Entwicklung der Schweizerischen Rheinhäfen betrifft die künftige Beteiligung und Mitfinanzierung des Bundes an der Infrastruktur der Rheinhäfen im Rahmen des Gütertransportgesetzes. Die Frage der Hafenbahnverlagerung hat darauf keinen Einfluss.

Michael Hug (LDP): Die Interpellantin hat nun die Gelegenheit zu erklären, ob sie mit der Antwort zufrieden ist.



Fina Girard (GRÜNE/jgb): Ich bedanke mich für die mündliche Beantwortung der Interpellation. Es wurde auch höchste Zeit für eine rasche und klare Kommunikation in der Causa Hafenbahn. Die Kommunikation kurz vor dem langen Wochenende war weniger geglückt. Hier hat die Dialogbereitschaft etwas zu wünschen übrig gelassen, das als Randnotiz zu Beginn.

Das Ausmass der Mehrkosten, wir haben es bereits bei Nicole Strahm und Ivo Balmer gehört, da schliesse ich mich an, das brauche ich nicht zu wiederholen. Bevor ich aber auf die einzelnen Punkte eingehe, als das Projekt mit Variante Südquai 2024 in der WAK präsentiert wurde, war der Tenor im Grundsatz sehr positiv. Das ist ein Projekt, womit die Zerschneidung der Quartiere Klybeck und Kleinhüningen endlich gelöst wird, wo der Zugang zum Rhein frei wird, wo Platz für bezahlbaren Wohnraum und dringend benötigten Grünraum möglich wird, aus einer Hand auf kantonalem Boden. Zugleich war aber auch dort schon klar, eine reine Kosten-Nutzen-Rechnung allein ist nicht ausreichend. So schrieben wir im Bericht der WAK: Die Wirtschaftlichkeitsanalyse zeigt auf, dass sich der Befreiungsschlag der Hafenbahn in einer Aufwand- und Ertragslogik lohnt. Vielmehr aber steht aus politischer Sicht die Chance, ein grosses Areal an bester Lage aus einer Hand entwickeln zu können, weit im Vordergrund. Dass die Kosten für die Hafenbahn angesichts der erhofften Zusatzeinnahmen nicht zu einem Investitionsdruck führen dürfen, unter welchem die sozialen und ökologischen Aspekte einer nachhaltigen Stadtentwicklung vernachlässigt werden.

Die Mehrkosten der Hafenbahn lassen leer schlucken. Zugleich dürfen wir das Projekt nicht allein durch eine ökonomische Linse betrachten. Die nötige Betrachtungsweise für ein Projekt von dieser Tragweite ist das Zusammenspiel von sozialen, ökologischen und ökonomischen Ansprüchen, einem lebenswerten Klybeck- und Westquai-Areal für alle. Wie genau eine solche Hafenentwicklung nun aussehen wird und unter welchen Bedingungen dies realisiert werden kann, das muss nun ehrlich, pragmatisch und mutig angegangen werden und dafür braucht es dringend eine klare Offenlegung, wie es zu dieser Kostenexplosion kommen konnte, um hier das Vertrauen für eine Weiterplanung wiederherstellen zu können.

Nun noch zu den einzelnen Punkten. Wie auch von Nicole Strahm schon ausgeführt, wie sich die Mehrkosten genau zusammensetzen, das bleibt auch nach der Beantwortung unklar. Die im medialen Diskurs hervorgehobene ausfallende Synergie mit dem Rheintunnel schlägt, wie wir nun wissen, gerade mal 25 Millionen und damit nur einen Bruchteil zu Buche. Hier bleibt also immer noch ein grosses Fragezeichen bestehen. Und da möchte ich auch darauf hinweisen, es war keineswegs überraschend, dass es beim Projekt Rheintunnel zu einem Volks-Nein kommen kann. Bereits in der Beratung in der WAK haben wir mehrfach auf ein mögliches Scheitern von sowohl Rheintunnel als auch Hafenbecken 3 hingewiesen und darauf, dass die Umlegung der Hafenbahn unabhängig von diesen beiden Projekten funktionieren muss. Hier hätte es deutlich mehr politische Weitsicht in der Variantenprüfung und Kostenabschätzung gebraucht.

Zur Beantwortung von Frage 4. Hier hätte ich ein klareres Zugeständnis der Regierung zur gemeinsamen Festschreibung von 100% Kostenmiete auf dem Entwicklungsgebiet Klybeck- und Westquai erwartet. Wenn die Regierung nun antwortet, dass hierzu mehrere politische Zielsetzungen geprüft und abgewägt werden müssen, dann möchte ich klar an die breite politische Unterstützung für den Gegenvorschlag zur Hafeninitiative erinnern. Ohne klares Bekenntnis der Regierung für eine Ermöglichung von preisgünstigem Wohnraum wird der Druck der Bevölkerung angesichts einer renditeorientierten Entwicklung in Basel Nord nun weiter zunehmen.

Wir werden uns wohl oder übel bis Herbst gedulden müssen, um Antworten auf diese vielen Fragen zu erhalten, die sich ja bereits heute stellen, wirklich mehr wissen wir nach der Beantwortung heute nicht. Für die Kommunikation im Herbst erwarte ich, dass bis dahin auch entsprechend transparent Einblick in die Entscheidungsgrundlagen gewährt wird, damit sich ein klares Bild über die entscheidenden Planungsbedingungen, die neu anfallenden Massnahmen und die Kosten zeichnet.

Ich bin daher teilweise zufrieden mit der Antwort.

Michael Hug (LDP): Die Interpellantin ist mit der Antwort teilweise zufrieden. Die Interpellation ist erledigt.

10.1. Interpellation Nr. 55 Gabriel Nigon betreffend Erwerb der Areale «im Surinam» und «Horburg»

[03.06.26 15:46:20, 26.5203.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten. Will der Interpellant begründen? Er verzichtet. Somit geht das Wort an Regierungsrätin Tanja Soland.



RR Tanja Soland, Vorsteherin FD: Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1 und 2. Der Gesamtpreis für beide Areale liegt im tiefen drestelligen Millionenbereich und deutlich unter den in der Motion von Ivo Balmer zur Rahmenausgabenbewilligung für den aktiven Landerwerb beantragten 260 Mio. Franken. Der Kanton und die Verkäuferschaft machen keine detaillierteren Angaben zum Kaufpreis. Das wurde im Kaufvertrag so vereinbart. Die UBS hat dem Kanton die beiden Areale exklusiv zum Kauf angeboten. Das heisst, es gab keine Mitbietenden.

Zu Frage 3. Bei Käufen prüft Immobilien Basel-Stadt die Werte der Liegenschaften und die konkrete Marktsituation und lässt sich dabei von externen unabhängigen Immobilienexpertinnen und -experten unterstützen. Die Einschätzung der Renditekennzahlen, Instandhaltungs- und Instandsetzungskosten entspricht damit den marktgängigen Rahmenbedingungen und entsprechen einer nachhaltigen Rendite gemäss Finanzhaushaltsgesetz.

Zu Frage 4. Der Regierungsrat sieht keine konkreten Auswirkungen auf private Investoren bzw. institutionelle Anbieter auf dem Wohnungsmarkt.

Zu Frage 5. Für den Kauf der beiden Areale wird Geld am Kapitalmarkt aufgenommen. Dadurch steigt die Verschuldung des Kantons kurzfristig an. Mit der Abgabe an Organisationen des gemeinnützigen Wohnungsbaus wird ein grosser Teil der Ausgaben wieder refinanziert. Der Regierungsrat hat den Erwerb dieser beiden Areale getätigt, weil damit langfristig preisgünstiger Wohnraum gesichert und entwickelt werden kann. Das unterstützt das im Gesetz verankerte Ziel, den Anteil an preisgünstigem Wohnraum an den Mietwohnungen im Kanton bis 2050 auf 25% zu steigern. Der Kauf entspricht zudem mehreren aktuellen wohnpolitischen Forderungen zur Stärkung des gemeinnützigen Wohnungsbaus und entsprechenden politischen Vorstössen.

Zu Frage 6. Die Liegenschaften befinden sich in einem dem Alter entsprechenden Zustand. Sie sind in den nächsten 10 bis 15 Jahren sanierungsbedürftig. Sowohl die Sanierungen als auch die bauliche Weiterentwicklung sollen durch die Organisationen des gemeinnützigen Wohnungsbaus geplant, umgesetzt und finanziert werden. Entsprechend rechnet der Kanton diesbezüglich nicht mit zusätzlichen Investitionen.

Zu Frage 7 und 8. Die Abgabe an Organisationen des gemeinnützigen Wohnungsbaus erfolgt, weil sich die Areale gut dafür eignen und dies den Legislaturzielen der Regierung entspricht. Damit kann auch gewährleistet werden, dass die Mietkonditionen langfristig preisgünstig bleiben. Es ist vorgesehen, die gesamten Areale im Baurecht an Organisationen des gemeinnützigen Wohnungsbaus abzugeben.

Zu Frage 9. Beide Areale haben Verdichtungspotenzial, die Ausgestaltung der Verdichtung wird Gegenstand der späteren Baurechtsvergabe sein.

Zu Frage 10 und 11. Investitionen dieser Grössenordnung sind selten. Es kommt nicht oft vor, dass ein Wohnareal dieser Grösse integral zum Verkauf steht. Die beiden Areale wurden dem Kanton zudem exklusiv zum Kauf angeboten. Die Strategie betreffend Kauf von Wohnungen bzw. Wohnarealen ist ausgehend von der Kantonsverfassung, insbesondere im Finanzhaushaltsgesetz geregelt. Dieses sieht vor, dass der Regierungsrat eine aktive Bodenpolitik betreibt, den Erwerb von Immobilien fördert und diese bei Bedarf bevorzugt im Baurecht abgibt. Darauf aufbauend hält auch die Strategie für die Immobilien im Finanzvermögen fest, dass der Kanton eine aktive Bodenpolitik verfolgt und sich aktiv am Immobilienmarkt beteiligt. Das stellt sicher, dass der Kanton schnell auf Opportunitäten reagieren kann.

Zu Frage 12. Die bereits konkret vorgesehenen elf Verkäufe im Baurecht oder mit Land werden deutlich geringere Erlöse generieren als die Kosten des aktuellen Erwerbs der beiden Areale. Zurzeit werden aber weitere Veräusserungen im Baurecht oder mit Land geprüft. Mit der geplanten Abgabe der erworbenen beiden Areale im Baurecht an Organisationen des gemeinnützigen Wohnungsbaus können voraussichtlich rund zwei Drittel des Kaufpreises refinanziert werden. Ein Drittel des Werts ist im Boden, der beim Kanton verbleibt.

Michael Hug (LDP): Der Interpellant hat nun die Gelegenheit zu erklären, ob er mit der Antwort zufrieden ist.

Gabriel Nigon (LDP): Ich bedanke mich bei Regierungsrätin Tanja Soland für die Antworten. Diese geben Auskunft über die aktuelle Bodenpolitik des Kantons. So betrachte ich mich zufrieden mit der Beantwortung.

Michael Hug (LDP): Der Interpellant ist mit der Antwort zufrieden. Die Interpellation ist erledigt.



10.3. Interpellation Nr. 57 Brigitta Gerber betreffend Basler Baustellenmanagement und Veloverkehrsrouten

[03.06.26 15:52:47, 26.5205.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation mündlich beantworten. Will die Interpellantin begründen? Sie verzichtet. Somit geht das Wort an Regierungsrätin Stephanie Eymann.

RR Stephanie Eymann, Vorsteherin JSD: Gerne beantworte ich diese Interpellation im Namen des Regierungsrates wie folgt:

Zu Frage 1. Auf der Lys erfolgt derzeit ein koordinierter Werkleitungsbau sowie die Erneuerung der Lichtsignalanlage. Aufgrund der Arbeit ist besagter Strassenabschnitt bis Ende 2026 beidseitig für den Verkehr gesperrt. Die temporäre Öffnung der Durchfahrt an einzelnen oder sämtlichen Wochenenden wäre mit einem erheblichen Zusatzaufwand verbunden. Vor jeder Öffnung müssten die Durchfahrtsbreiten geprüft und die Signalisation, Umleitungen sowie gegebenenfalls die Lichtsignalanlagen angepasst werden. Das erfordert zusätzliche Planungs-, Bewilligungs- und Umsetzungsarbeiten. Bei der Baustelle auf der Lys handelt es sich zudem nicht um einen Einzelfall. Bei zahlreichen anderen Baustellen bestehen vergleichbare Situationen. Entsprechend würde sich der Aufwand bei jeder Baustelle und jeder kurzfristigen Öffnung in gleicher Weise wiederholen. Zudem können häufige Änderungen des Verkehrsregimes bei den Verkehrsteilnehmenden zu Unsicherheiten führen. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, der klaren Verkehrsführung und der Verhältnismässigkeit des Aufwands wird auf temporäre Öffnungen an Wochenenden verzichtet.

Zu den Fragen 2 und 3. Die Koordination von Baustellen erfolgt in Zusammenarbeit zwischen den zuständigen Bauherrschaften, den Fachämtern des Bau- und Verkehrsdepartements und der Kantonspolizei. Grundsätzlich werden Verkehrsführung und insbesondere die Bedürfnisse des Veloverkehrs bereits frühzeitig in der Planung der Bauphasen berücksichtigt. Die konkrete Ausgestaltung von Verkehrsführungen und Umleitungen erfolgt durch die zuständige Projektorganisation. Im Anschluss übernimmt die Abteilung Verkehrssicherheit der Kantonspolizei Basel-Stadt die Prüfung aus Sicht der Verkehrssicherheit und gibt die Verkehrsführung frei. Ein Einbezug von Interessensvertretungen sowie der Fachstelle Velo beim Amt für Mobilität findet derzeit nicht statt. Mit der in der öffentlichen Vernehmlassung befindlichen kantonalen Veloverordnung ist jedoch vorgesehen, die Fachstelle Velo künftig stärker in den Planungsprozess miteinzubeziehen.

Zu Frage 4. Eine unterschiedliche Handhabung von Baustellen und Umleitungen ergibt sich aus den jeweils sehr unterschiedlichen projektspezifischen Rahmenbedingungen sowie der Vielzahl der beteiligten Akteure. Um dieser Heterogenität entgegenzuwirken und eine möglichst hohe Einheitlichkeit und Konsistenz sicherzustellen, wird derzeit ein Leitfaden aktive Mobilität bei temporären Verkehrsanordnungen erarbeitet. Dieser soll künftig eine verbindlichere und systematischere Grundlage für den Umgang mit dem Langsamverkehr bei Baustellen schaffen. Der Leitfaden soll nach ersten Erfahrungen sowie der ämterinternen Abstimmung auch Interessenverbänden vorgelegt werden.

Zu Frage 5. Die Bauherrschaften sind verpflichtet, die von der Kantonspolizei bewilligten Verkehrsanordnungen und Auflagen sicherzustellen und einzuhalten, dies sowohl während der laufenden Arbeiten am Tag als auch ausserhalb der Arbeitszeiten, etwa am Abend, in der Nacht oder am Wochenende. Die Einhaltung wird mittels Kontrollen überprüft. In gewissen Situationen kann zusätzlich der Einsatz von Verkehrsdiensten oder Verkehrshilfskräften erforderlich sein. Der Entscheid darüber erfolgt im Rahmen der Bewilligung durch die Kantonspolizei jeweils anhand der konkreten Situation. Massgebend sind insbesondere das Verkehrsaufkommen, die Komplexität der Verkehrsführung sowie die Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Sämtliche eingesetzten Sicherheits- und Verkehrsdienstunternehmen sind zertifiziert. Dennoch wurde in diesem Bereich Handlungsbedarf festgestellt. Daher wird derzeit ein neues Ausbildungskonzept erarbeitet, das die Qualität und Einheitlichkeit der Ausbildung verbessern soll.

Zu Frage 6. In den nächsten zwei Jahren tangieren rund 40 Baustellen Velobasis- oder Pendler Routen gemäss Teilrichtplan Velo 2019. In über 75% der Fälle handelt es sich jedoch nur um lokale Behinderungen oder Sperrungen von weniger als zwei Wochen. Zudem werden an rund der Hälfte dieser Baustellen Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs umgesetzt.

Michael Hug (LDP): Die Interpellantin hat nun die Gelegenheit zu erklären, ob sie mit der Antwort zufrieden ist.

Brigitta Gerber (BastA): Ja, ich bin grossteilweise zufrieden. Ich möchte zum ersten Bereich noch die Bilder zeigen. Ich möchte anhand des Bildes eigentlich nur zeigen, dass es nicht so wahnsinnig schwierig ist, da etwas Kleines zu machen. Es kann nicht so kompliziert sein. Wie Sie sehen, ist auf der rechten Seite die Durchfahrt absolut frei und auch von der anderen



Seite her kann man da sicher für den Veloverkehr einen kleinen schmalen Durchgang machen, wo man sich begegnen kann. Also da habe ich wirklich den Eindruck und ich bezweifle, dass hier ein erheblicher Zusatzaufwand besteht.

Ich denke, es geht vor allem um die Kommunikation und die Information, das ist wirklich wichtig. Und bei der momentan wirklich unübersichtlichen Baustellensituation, also Sie fahren ja wahrscheinlich alle, wenn ich unten schaue, auch Fahrrad, Sie sind auch betroffen, also die meisten fahren Fahrrad und sind auch betroffen, machen viele Umwege und ich denke gerade an den Wochenenden, wenn sowieso nichts gemacht wird, vor allem bei solche Basisrouten wäre es einfach schön, wenn man sie so offenlassen könnte, dass man nicht zum Beispiel, wenn man an den Rhein mit Kindern will, kleine Velos, dass man dann auf den Cityring ausweichen muss, sondern einfach normal fahren könnte. Also ich hoffe immer noch, dass es da Möglichkeiten gibt.

Was ich aber sehr gut finde, ist die Antwort, dass die Fachstelle Velo zukünftig stärker einbezogen wird. Das finde ich toll. Ich denke, das wird dann vielleicht auch gerade in diese Richtung neue Lösungen geben. Ich bin auch gespannt, wie der Leitfaden Aktive Mobilität bei temporären Verkehrsanordnungen aussehen wird, weil da erhoffe ich mir auch sehr viel, nur denke ich, je schneller, desto besser. Das möchte ich gerne mitgeben.

Ein neues Ausbildungskonzept für die jeweiligen betroffenen Verkehrsmenschen, die da stehen, das ist sicher auch eine gute Idee. Also einerseits denke ich, ja klar, die Verkehrs- und Sicherheits- und Verkehrsunternehmen sind zertifiziert, aber inwiefern sie wirklich ihr Wissen dann auch an die Einzelperson, die da vielleicht auch nur mal ein Wochenende steht, informieren, da habe ich manchmal nicht den Eindruck, dass das so gut läuft und ich denke, ein neues Ausbildungskonzept hier zu bringen, um die Qualität zu sichern, ist sicher eine sehr gute Idee.

Deshalb danke ich für die Beantwortung meiner Fragen und bin grossteilweise zufrieden.

Michael Hug (LDP): Die Interpellantin ist mit der Antwort grossteilweise zufrieden. Die Interpellation ist erledigt.

10.4. Interpellation Nr. 58 Jessica Brandenburger betreffend Sicherstellung einer fairen und nahtlosen Anstellung von PH-Absolventinnen und -Absolventen beim Berufsstart an Basler Schulen

[03.06.26 16:01:05, 26.5206.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Die Interpellantin verzichtet auf eine Begründung.

10.5. Interpellation Nr. 59 Eric Weber betreffend Tiere in der Verwaltung

[03.06.26 16:01:29, 26.5207.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Der Interpellant möchte begründen.

Eric Weber (Fraktionslos): Ich habe einen guten Satz gelesen und der heisst, das Parlament hat nach wie vor das Wohl und die Zukunft des Kantons im Fokus. Ich kann mich ganz kurz fassen. Auf Seite 25 frage ich ja, wer ist zuständig für Tiere der Regierungsräte, die diese mit auf Arbeit bringen. Drei Sätze. Ich habe Mitarbeiter einer Regierungsrätin gesehen, die mit dem Hündchen der Regierungsrätin unterwegs sind. Mich interessiert, wie so etwas gehandhabt wird. Ich kann auch nicht meine Schildkröte an Herrn Flury zur Betreuung abgeben.

Michael Hug (LDP): Herr Weber, verzichten Sie darauf, die ganze Zeit Namen zu nennen.



Eric Weber (Fraktionslos): Ja, ich bin gerade fertig, noch der zweitletzte Satz und der letzte Satz. Und wenn die Regierung Fehler macht, dann dürfen und müssen wir das hier benennen. Der letzte Satz ist mir jetzt entschwunden, aber wie gesagt, ich möchte das einmal geklärt haben, darum habe ich diese Interpellation eingegeben. Ich weiss den letzten Satz wieder, Sie erinnern sich, dass ich der war, der diesen Skandal mit der Bundesratsfeier von Eva Herzog aufgebracht hat, 80'000 Franken im Sand. Das war ich und das mit dem Hündchen bin ich auch.

10.8. Interpellation Nr. 62 Barbara Heer betreffend chronisches Versagen bei der Schulwegsicherheit rund um die Erneuerung Bäumlhofstrasse

[03.06.26 16:03:57, 26.5219.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Will die Interpellantin begründen? Sie möchte.

Barbara Heer (SP): Diese Interpellation ist das Resultat von mehreren Jahren Erfahrung, leider nicht so guter Erfahrung im Quartier mit der Baustelle Bäumlhofstrasse. Nicht nur ich, sondern viele andere Quartierbewohner*innen waren in dieser Zeit immer wieder mit dem Thema Schulwegsicherheit konfrontiert, als Eltern, als Anwohnende, als Mitglied des Elternrats, Mitarbeitende von Schulen, Tagesstrukturen oder anderen Quartierinstitutionen.

Das Besorgniserregende ist, die Probleme waren nicht einmalig, sondern wiederkehrend. Immer wurden sichere Querungen aufgehoben oder verschoben, ohne dass dies ausreichend signalisiert oder durch Lotsen abgesichert wurde. Schlecht positionierte temporäre Lichtsignalanlagen schufen zwar Klarheit für Autofahrer*innen, aber Unsicherheit für Fussgänger*innen. Immer wieder mussten Menschen aus dem Quartier Mails schreiben, telefonieren und intervenieren, bevor überhaupt reagiert wurde. Auch Briefe an Regierungsrät*innen wurden verschickt. Es ist wichtig zu wissen, dass während dieser Zeit, insbesondere für Kindergartenkinder die Mobilität im Quartier stark eingeschränkt ist. Für viele Eltern wird das als Hohn wahrgenommen, weil die Förderung der selbstständigen Mobilität doch ein erklärtes Ziel ist, das den Eltern auch immer wieder mitgeteilt wird.

Für mich stellt sich beim Thema auch eine Gerechtigkeitsfrage. Im Hirzbrunnenquartier gibt es viele engagierte Eltern, einen aktiven Elternrat, Institutionen, die hartnäckig auf die Probleme hingewiesen haben. Was passiert aber bei einer Baustelle in einem Quartier, in dem diese Ressourcen fehlen? Die Schulwegsicherheit darf nicht davon abhängen, ob genügend Menschen Zeit und Energie aufwenden können, um Problemdruck aufzubauen. Deswegen habe ich auch diese Interpellation eingereicht. Schulwegsicherheit muss proaktiv, nicht reaktiv gewährleistet sein.

Aus meiner Sicht deutet vieles auf ein strukturelles Problem bei der Umsetzung und bei den Kontrollen hin. Es wurden Sicherheitsmassnahmen geplant und kommuniziert, vor Ort aber wiederholt nicht oder nicht ausreichend umgesetzt respektive vermutlich waren sie zum Teil von Anfang an schlecht geplant. Deshalb stellt sich die Frage, ob die Fachämter die Gewährleistung von Schulwegsicherheit durch Bauunternehmen oder andere Beauftragte genügend kontrollieren und begleiten.

In diesem Zusammenhang ist dann auch die Interpellation von Stefan Wittlin zu einer Baustelle im selben Quartier relevant, weil sich gleich hier wieder ähnliche Fragen stellen. Auch hier sehen wir jetzt schon in den letzten Wochen, dass Abmachungen für die Sicherheit von Kindern zwar angekündigt worden sind, aber in der Realität nicht umgesetzt werden. Wie gesagt, es geht hier nicht um Einzelfälle.

Es ist mir wichtig, dass die Regierung meine Fragen hier nicht als Kritik an Einzelpersonen versteht, sondern als Auftrag, auch die Prozesse grundlegend zu überprüfen. Braucht es verbindlichere Kontrollen, braucht es mehr Fachwissen zu den Sicherheitsbedürfnissen von Kindern oder braucht es vielleicht in der Verwaltung eine Stelle wie die Fachstelle Velo, eine Stelle, die die Interessen der Kinder bei solchen Umsetzungsfragen systematisch vertritt. Ich bin gespannt, wie die Regierung darauf antwortet.

Zum Schluss möchte ich aber hier noch danken, und zwar den Eltern, den Mitgliedern des Elternrats, den Mitarbeitenden von Schulen und Quartierinstitutionen. Diese Menschen müssten eigentlich Basler*innen des Tages werden. Ohne ihre Hartnäckigkeit wäre die Schulwegsicherheit an der Bäumlhofstrasse in den letzten zweieinhalb Jahren noch schlechter gewesen und viele dieser Themen würden nicht sichtbar werden. Und ich hoffe sehr, dass die Antwort der Regierung den Frust dieser Menschen nicht erhöht, sondern diesen Menschen aufzeigt, dass ihre langen Bemühungen eben nicht vergeblich sind, sondern dass die Regierung, dass die Verwaltung aus den Fehlern rund um die Baustelle zumindest lernt und Konsequenzen zieht und in Zukunft verbessert.



10.9. Interpellation Nr. 63 Stefan Wittlin betreffend Schulwegsicherheit rund um die Sanierung der Schwimm- und Turnhallen auf dem Campus Bäumlihof

[03.06.26 16:08:30, 26.5220.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Will der Interpellant begründen? Er verzichtet.

10.10. Interpellation Nr. 64 Christophe Haller betreffend möglichen Zusammenhang zwischen Einführung des Mindestlohnes und Zunahme der Arbeitslosenquote im Kanton Basel-Stadt

[03.06.26 16:08:50, 26.5224.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Will der Interpellant begründen? Er verzichtet.

10.11. Interpellation Nr. 65 Luca Urgese betreffend Entwicklung der Betriebsmodelle im Basler Taxigewerbe seit Einführung des kantonalen Mindestlohns

[03.06.26 16:09:10, 26.5225.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Der Interpellant verzichtet auf eine Begründung.

10.12. Interpellation Nr. 66 Adrian Iselin betreffend geplante Begegnungszone am Burgweg im Wettsteinquartier

[03.06.26 16:09:29, 26.5226.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Der Interpellant ist nicht im Raum, somit verzichtet er auf eine Begründung.

10.13. Interpellation Nr. 67 Lorenz Amiet betreffend Begegnungszonen als Superblock Light?

[03.06.26 16:09:48, 26.5227.01]

Michael Hug (LDP): Der Regierungsrat wird die Interpellation schriftlich beantworten. Der Interpellant möchte begründen und hat das Wort.



Lorenz Amiet (SVP): Vor ein paar Wochen habe ich einen Brief bekommen, in welchem mir das Baudepartement den Vorschlag präsentiert, wie allen anderen Anwohnern auch, in der Römergasse Nr. 4 bis 11 eine Begegnungszone einzurichten. Ich habe den pflichtgemäss beantwortet und nichts Wüstes gedacht dabei. Ein paar Tage später erfahre ich aus dem Bekanntenkreis im Areal, dass genau das Gleiche gleichzeitig auch in der Alemannengasse passiert ist. Nochmals ein bisschen später stelle ich fest, auch ein anderer Teil der Römergasse, ein zweiter Teil der Alemannengasse und später auch noch der Burgweg hat genau das gleiche Schreiben zum gleichen Zeitpunkt bekommen.

Das Schreiben beginnt immer gleich, nämlich: Aus der Anwohnerschaft Ihrer Strasse wurde ein Antrag zur Einführung einer Begegnungszone eingereicht. Welch ein Zufall, in sechs Strassenzügen genau gleichzeitig der gleiche Antrag für eine Begegnungszone. Dies wohl verstanden, obwohl der neutrale Quartierverein bei uns im Wettsteinquartier letztes Jahr eine gross angelegte Umfrage gemacht hat, die gezeigt hat, dass bei der Bevölkerung kein Wunsch besteht, das Verkehrsregime zu ändern. Ich frage mich aber auch, wenn man schon das ganze Quartier zur Begegnungszone umbauen will und nicht einfach bloss, wie im Brief steht, ein Strassenzug, warum kommuniziert man das dann nicht ehrlich? Weil meine Antworten sind vielleicht nicht genau die gleichen, wenn es bloss um ein kleines Stück Strasse mit zwei, drei Parkplätzen mir gegenübergeht oder wenn es um ein ganzes Quartier geht. Ehrliche, transparente Kommunikation sieht meiner Meinung nach anders aus.

Kommt dazu, dass im Gefiert zwischen Theodorsgrabenanlage, dem Spielplatz in den schwarzen Häusern auf dem ehemaligen Kinderspitalareal, mit dem Rheinstrand, usw., jede Möglichkeit zur Verfügung gestellt werden für Begegnungen. Es hat Spielplätze, es hat Sandkasten, es hat Bänklein, wo man sich hinsetzen kann, es hat alles, was das Herz begehrt. Warum man jetzt ausgerechnet in diesem Areal zusätzliche Begegnungszonen einrichten sollte, es leuchtet mir nicht ein.

Der Eindruck, der da bleibt, ist schlicht und einfach, man möchte einen weiteren Superblock. Man kann dem Kind aber seinen Namen nicht geben, weil ja der Pilot noch nicht ausgewertet ist. Aber wenn man anschaut, bei welchen Strassen jetzt überall Begegnungszonen eingerichtet werden, ist das Resultat mehr oder weniger dasselbe. Noch einmal, ehrliche, transparente Kommunikation sieht anders aus. Ich bin sehr gespannt, wie sich die Regierung bezüglich meiner Interpellation rechtfertigen wird.

Michael Hug (LDP): Somit haben wir die Interpellationen abgehandelt und ich gebe zurück an Grossratspräsidentin Gianna Hablützel.

9. Ausgabenbewilligung zur Sanierung des Petersplatzes, Bericht der UVEK

[03.06.26 16:13:13, 25.0497.02]

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission beantragt, der Beschlussvorlage zuzustimmen. Für die Kommission der UVEK das Wort hat Nicole Strahm-Lavanchy.

Nicole Strahm-Lavanchy (LDP): Die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission hat den Ratschlag betreffend die Sanierung des Petersplatzes sowie den Anzug Claudio Miozzari betreffend Veloweg auf dem Petersplatz beraten und beantragt dem Grossen Rat einstimmig, den Ausgabenbewilligungen für die Sanierung in der Höhe von insgesamt 8.35 Mio. Franken zuzustimmen und den Anzug Claudio Miozzari abzuschreiben.

Der Petersplatz gehört aufgrund seiner Lage und Geschichte zu den bedeutendsten öffentlichen Plätzen in der Schweiz. Die rund 13'000 m2 grosse Grünanlage dient der Bevölkerung seit Jahrhunderten als Freizeit- und Erholungsraum und übernimmt gleichzeitig wichtige Funktionen für den Fuss- und Veloverkehr in der Innenstadt. Der Petersplatz befindet sich im Perimeter des behördenverbindlichen Gestaltungskonzepts Innenstadt (GKI). Er ist in diesem als grüner Platz ausgewiesen. Besonders intensiv genutzt wird der Petersplatz während der Basler Herbstmesse sowie durch den wöchentlichen Flohmarkt. Diese Nutzungen führen seit Jahren zu erheblichen Belastungen der Wege, Grünflächen, Baumrabbatten und Wurzelräume. Viele Belege und Einfassungen befinden sich heute in einem sanierungsbedürftigen Zustand. Die bestehende Grundstruktur des Platzes stammt weitgehend aus dem Jahr 1940.

Mit dem vorliegenden Projekt verfolgt der Regierungsrat verschiedene Ziele. Dazu gehören die Bewahrung der historischen Grünanlage, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität, die Förderung von Biodiversität und Biotopvernetzung, die Optimierung der Fuss- und Veloverbindungen und damit verbunden die Veloabstellplatzsituation sowie die Schaffung einer



zeitgemässen und barrierefreien Zugänglichkeit. Gleichzeitig sollen die Beläge saniert und der Baumbestand ergänzt werden.

Die Kommission hat sich an drei Sitzungen eingehend mit der Vorlage auseinandergesetzt und sich die vorgesehenen Massnahmen des Regierungsrats durch eine Vertretung der Verwaltung erläutern lassen. Eintreten auf den Ratschlag war nicht beschritten.

Ein zentrales Thema der Beratung war die Gestaltung der Weg- und Platzflächen. Der Grundriss des Peterplatzes bleibt grundsätzlich erhalten, die Wege behalten ihre heutige Lage und Breite. Die verschiedenen Weg- und Platzflächen sollen jedoch ein einheitliches Erscheinungsbild erhalten. Vorgesehen sind geschliffene und zementverfugte Wackensteine auf den Hauptachsen sowie offenfugige und wasserdurchlässige Belege in den Randbereichen. Damit soll einerseits die Barrierefreiheit verbessert und andererseits dem sogenannten Schwammstadtprinzip Rechnung getragen werden.

Die Kommission setzte sich intensiv mit der Frage auseinander, ob die vorgesehenen Beläge für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen ausreichend geeignet sind. Die Vertretung der Verwaltung erläuterte, dass die Behindertenorganisationen, insbesondere Pro Infirmis, sowohl beim Gestaltungskonzept Innenstadt als auch beim Vorprojekt einbezogen wurden. Gegenüber der heutigen Situation werde die Begehbarkeit des Peterplatzes deutlich verbessert. Nach der Sanierung sollen sämtliche Wege mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen problemlos nutzbar sein.

Ein weiterer Schwerpunkt der Beratung betraf die Fuss- und Veloführung entlang des Kollegiengebäudes der Universität. Heute bestehen dort unübersichtliche und teilweise konfliktträchtige Situationen zwischen Fuss- und Veloverkehr. Vorgesehen ist künftig ein 3.25 Meter breiter Zwei-Richtungs-Veloweg, der durch eine Baumreihe und unterschiedliche Belege vom Fussweg getrennt wird.

Im Zusammenhang mit dieser neuen Veloführung diskutierte die Kommission insbesondere die geplanten Veloabstellplätze entlang der Mauer des Kollegiengebäudes. Der ursprüngliche Vorschlag sah dort 84 Abstellplätze vor. Die UVEK äusserte jedoch Bedenken hinsichtlich der Sicherheit und der engen Platzverhältnisse. Insbesondere wurde befürchtet, dass das Ein- und Ausparken von Velos zu Konflikten und gefährlichen Situationen mit dem Veloverkehr führen könnte. Die Kommission liess verschiedene Alternativen prüfen. Dabei wurde aufgezeigt, dass ohne die vorgesehenen Abstellplätze ein breiter Veloweg möglich wäre. Nach eingehender Diskussion sprach sich die UVEK mehrheitlich dafür aus, entlang des Kollegiengebäudes auf die geplanten Veloabstellplätze zu verzichten und stattdessen die Verbreiterung des Velowegs weiter zu prüfen.

Die Frage der Veloabstellplätze beschäftigte die Kommission auch darüber hinaus intensiv. Rund um den Petersplatz bestehen heute bereits zahlreiche Abstellmöglichkeiten, dennoch werden viele Velos ungeordnet auf dem Platz oder in den Baumratten abgestellt. Ziel des Projekts ist es deshalb, zusätzliche und besser organisierte Veloabstellflächen zu schaffen und gleichzeitig die Grünflächen und Bäume zu schützen. Die Verwaltung legte der Kommission verschiedene Varianten für neue Veloabstellplätze vor. Die von der UVEK bevorzugte Variante sieht unter anderem zusätzliche Abstellplätze beim Petersgraben, beim Botanischen Garten sowie den markierten Abstellflächen direkt auf dem Petersplatz vor. Insgesamt würde die Zahl der offiziellen Veloabstellplätze von heute rund 228 auf mindestens 296 erhöht. Zusätzlich sollen vier Plätze für Cargo-Velos geschaffen werden.

Ein weiteres Thema war der Zugang zum Botanischen Garten. Vorgesehen ist eine neue barrierefreie Rampe neben der bestehenden Treppe. Die Kommission hinterfragte insbesondere die ursprünglich vorgesehenen Fällungen eines Baumes für diese Rampe. Die Verwaltung präsentierte daraufhin eine alternative Lösung in Form einer schwebenden Konstruktion mit zwei Stützfundamenten, bei welcher der Baum erhalten bleiben könnte. Die UVEK empfiehlt, diese Variante im weiteren Bauprojekt weiter zu verfolgen.

Weiter beschäftigte sich die Kommission mit der vorgesehenen Begegnungszone zwischen dem Petersplatz und dem Botanischen Garten. Die UVEK stellte fest, dass die Begegnungszone am Rand des Projektperimeters endet und regte an zu prüfen, ob sie künftig über den eigentlichen Projektbereich hinaus bis zum Spalenter bzw. in Richtung Bernoullianum erweitert werden könnte. Die Verwaltung hat der UVEK dargelegt, dass es mit dem Neubau für den Sonderbestand der Universitätsbibliothek und der Renovation des Bernoullianums sowieso zu Veränderungen kommen wird.

Auch die Themen Bäume, Biodiversität und Naturinventarflächen, alles Anliegen, über die in der Kommission intensiv diskutiert wurde. Der Petersplatz weist heute einen hohen Naturwert auf und befindet sich teilweise im Inventar der schützenswerten Naturobjekte. Mit dem Projekt soll der Baumbestand von heute 115 auf künftig 145 Bäume erhöht werden. Insbesondere entlang des Kollegiengebäudes und des Petergrabens sind zusätzliche Baumreihen vorgesehen. So wie ursprünglich, denn rund um den Petersplatz gab es früher durchgängig mindestens eine Doppelreihe an Bäumen. Gleichzeitig sollen die inneren Grünflächen des Peterplatzes besser geschützt werden, unter anderem durch eine angepasste Organisation der Herbstmesse. Die Vertretung der Verwaltung erläuterte, dass trotz der intensiven Nutzung seltene Pflanzenarten auf dem Petersplatz vorkommen und die ökologische Qualität mit dem Projekt weiter verbessert werden soll.



Die Kommission befasste sich zudem mit der künftigen Infrastruktur und Beleuchtung des Platzes. Vorgesehen sind neue Anschlüsse von Wasser und Strom, zusätzliche Sitzgelegenheiten sowie eine optimierte öffentliche Beleuchtung. Die Beleuchtung soll weiterhin zurückhaltend erfolgen, um die Lichtverschmutzung möglichst gering zu halten, um den Lebensraum auf dem Platz vorkommenden Tiere nicht unnötig zu beeinträchtigen. Erhalten bleiben sollen die ca. 300 Standplätze für den Flohmarkt. Zum Projekt gehören ausserdem die Instandsetzung der Stützmauer entlang des Petergrabens sowie die Sanierung der bestehenden WC-Anlage. Die Kommission liess sich schliesslich bestätigen, dass das Projekt mit möglichen zukünftigen Entwicklungen im Zusammenhang mit einem allfälligen Trambetrieb durch den Petersgraben kompatibel ist. Allfällige spätere Anpassungen im Petersgraben wurden bereits in die Planung miteinbezogen.

Zusätzlich behandelte die UVEK den Anzug betreffend Veloweg auf dem Petersplatz. Der Regierungsrat und die Kommission teilen die Einschätzung der Anzugstellenden, dass die heutige Situation für den Fuss- und Veloverkehr unübersichtlich ist und Verbesserungspotenzial besteht. Die vorgeschlagenen Massnahmen im Rahmen der Sanierung des Petersplatzes entsprechen den Anliegen des Anzugs, die Kommission beantragt deshalb, den Anzug abzuschreiben.

Zusammenfassend kommt die Kommission zum Schluss, dass mit der Sanierung des Petersplatzes die historisch wertvolle Grünanlage erhalten werden kann und gleichzeitig an die heutige Anforderung bezüglich Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität, Biodiversität sowie Fuss- und Veloverkehr angepasst werden kann. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat deshalb einstimmig, der beantragten Ausgabenbewilligung zuzustimmen.

Abschliessend dankt die Kommission den zuständigen Fachexpert*innen für ihr Engagement und die konstruktive Zusammenarbeit in diesem Projekt.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Das Wort geht an Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Auch hier herzlichen Dank an die Kommission, an die Präsidentin und auch an die Vizepräsidentin für den Bericht hier, auch für die sorgfältige Auseinandersetzung und die Anregungen, zu denen wir ja schon einiges gehört haben.

Der historische Petersplatz ist 800 Jahre alt, das ist schon sehr eindrücklich und nein, natürlich ist die letzte Sanierung nicht so lange her, aber doch schon einige Zeit und das sieht man ihm auch an. Wenn Sie sich mal achten, sehen Sie, dass die Wege nicht mehr fit sind, die Belagsflächen nachgelassen haben, das öffentliche WC braucht wirklich dringend auch eine Erneuerung, die Rasenfläche wird sehr intensiv genutzt und auch diese möchten wir erneuern. Wichtig ist zu wissen, dass das Nutzungskonzept dasselbe bleibt, wir möchten auch mit den neuen Bepflanzungen, mit den 30 zusätzlichen Bäumen nichts verhindern, was heute schon stattfindet, Sprichwort Flohmarkt oder Weihnachtsmarkt, also das Nutzungskonzept bleibt dasselbe.

Wir würden uns über Ihre Unterstützung sehr freuen und bitten Sie deshalb, der Ausgabenbewilligung zuzustimmen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Wir kommen damit zu den Fraktionssprechenden. Als erster für die SP eingetragen hat sich Stefan Wittlin.

Stefan Wittlin (SP): Die SP-Fraktion begrüsst die Vorlage zur Sanierung des Petersplatzes. Dieser geschichtsträchtige 800 Jahre alte Platz, wir haben es gehört, gilt als einer der ältesten und bedeutendsten öffentlichen Plätze der Schweiz. Wir würdigen ausdrücklich den sorgfältigen denkmalpflegerischen Umgang in der Planung. Das Projekt bewahrt die historische Grundstruktur mit dem zentralen Rondell und den diagonalen Wegen, während es gleichzeitig das heutige Patchwork aus verschiedenen Belägen bereinigt.

Besonders hervorzuheben ist die Qualität als Grünraum. Mit dem Fortbestand der zahlreichen alten Bäume und der Aufstockung auf insgesamt 145 Bäume wird ein wichtiger Beitrag zum Stadtklima und zur Biodiversität geleistet. Die Nutzungsvielfalt des Platzes bleibt dabei erhalten als Erholungsraum für die Quartierbevölkerung, als Treffpunkt für Studierende sowie als Standort für den Flohmarkt und die Herbstmesse.

Ein zentraler Punkt für unsere Fraktion ist die deutliche Verbesserung für Velofahrende. Mit der Umsetzung des Anzugs Miozzari wird eine heute unzureichende Stelle bereinigt. Die im Teilrichtplan Velo eingetragene Route entlang des Kollegiengebäudes wird endlich so dimensioniert und gestaltet, dass sie ihrer Funktion gerecht werden kann. Durch die Entflechtung von Fuss- und Veloverkehr und die Verbreiterung der Fahrbahn auf normgerechte 3.4 Meter schaffen wir eine sichere und attraktive Verbindung für die vielen Velofahrenden, die den Platz täglich queren. Die Erhöhung der offiziellen Veloabstellplätze von 228 auf mindestens 296 Plätze ist ein wichtiges Signal für den Universitätsstandort und ist auch als Wertschätzung zu verstehen für die vielen Studierenden, die das Velo als Verkehrsmittel wählen.



Trotz der allgemeinen Zustimmung gibt es einen Wermutstropfen, den die UVEK in ihrem Bericht nur ganz am Rande gestreift hat. Die SP-Fraktion stört sich daran, dass die Toilettenanlage am Petersgraben im Rahmen dieser Sanierung eine reine Männertoilette bleiben soll. Es ist für uns nicht nachvollziehbar, weshalb bei einer umfassenden Erneuerung der Infrastruktur keine geschlechtsneutrale Lösung möglich sei. Der Ratschlag führt zwar den Schutz des Wurzelraums als Argument gegen eine Unisex-Anlage an, doch wir halten dies für zu kurz gegriffen. Der bestehende Raum ist etwa 7 m² gross. Damit müsste der Einbau eines WCs problemlos möglich sein, auch wenn dabei vielleicht nicht restlos alle Normen eingehalten werden können. Das ist aber einfach die Realität beim Bauen im Bestand. Und der vorgesehene Budgetbetrag müsste dafür ebenfalls ausreichen. Wir bitten den Regierungsrat daher dringend, nochmals zu prüfen, ob mit verhältnismässigen Massnahmen eine Umwandlung des Pissoirs in eine geschlechtsneutrale Toilette möglich wäre.

Mit dieser Bitte an die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements stimmt die SP-Fraktion der Ausgabenbewilligung für die Sanierung des Petersplatzes zu.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächste Fraktionssprecherin für die LDP ist Annina von Falkenstein.

Annina von Falkenstein (LDP): Da meine UVEK-Kollegin heute die Kommission vertreten darf, darf ich kurz für die LDP Stellung nehmen. Wir sehen, dass ganz viele verschiedene Anliegen vereinbart werden mussten für die Umgestaltung vom Petersplatz und dass da wirklich auch Sanierungsbedarf besteht. Wir haben zwei Punkte, die wir gerne kurz anmerken möchten, wo wir etwas skeptisch sind oder nicht ganz sicher, ob das dann wirklich so realisierbar sein wird, wie angekündigt.

Einerseits ist es die Vereinbarkeit mit einer potenziellen Tramverbindung Petersgraben. Wir sind nicht ganz sicher, ob das dann wirklich geht, ohne noch einmal am Platz zu werkeln und da doch noch Mehrkosten zu generieren, also wie da die Kompatibilität, die angekündigt wird, tatsächlich standhält schlussendlich.

Der zweite Punkt, den wir haben, das sind die Wackensteine, die ja auch wie im Bericht hervorgehen, schon auf dem Münsterplatz auffindbar sind, wo man einfach immer wieder feststellt, wenn man dort schaut, dass die Leute oft sehr viel lieber auf dem Asphalt laufen als auf diesen abgeschliffenen Steinen und dass es schlussendlich sehr oft die Velos sind, die über die Steine ausweichen müssen, weil schon die Fussgänger auf dem Asphalt laufen. Wir haben da auch gehört, dass das Schütteln, dass das auslösen kann bei Kinderwägen oder Rollstühlen, je nachdem eher suboptimal ist für die Personen, die da betroffen sind und fragen uns, ob das ein ganz fixer Kurs ist, der da eingeschlagen ist oder ob da allenfalls auch noch einmal ein bisschen reflektiert werden kann, ob das der beste Belag ist. Ästhetisch ist er es zweifelsohne, das möchten wir nicht in Abrede stellen, aber er muss halt eben auch praktisch sein und wenn es jetzt da dann auch auf dem Petersplatz schön aussieht, auf was wir uns freuen, aber halt noch mehr schüttelt und rüttelt und je nachdem auch die Velofahrenden und Fussgänger in Zielkonflikte bringt, dann haben wir da doch das eine oder andere kleine Fragezeichen.

Ansonsten freuen wir uns auf einen neu designten Petersplatz, der sicher einen Aufwisch brauchen kann nach diesen 800 Jahren, und stimmen diesen 8.5 Millionen zu und hoffen, dass das dann wirklich auch optisch ein grosser Unterschied wird und der Platz weiterhin gerne genutzt wird für die verschiedenen Zwecke.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächste Fraktionssprecherin für die BastA ist Brigitta Gerber.

Brigitta Gerber (BastA): Wir begrüssen den Umbau des Petersplatzes. Ich habe mich schon seit Jahren, nein, ich würde sagen, seit Jahrzehnten gewundert, warum man eine solch gefährliche Situation wie das Trottoir an der hinteren Ecke, am hinteren Ausgang der Universität offenlässt und die Fahrräder, das würde mich noch interessieren, wie viele Unfälle man da in den letzten 30 Jahren gehabt hat. Ich finde es super, dass jetzt diese Velobasisroute überhaupt gemacht wird. Bis anhin ist es eigentlich einfach eine vernachlässigte Ecksituation, die mit Rollsplit das Ganze sehr gefährlich macht.

Mit der neuen Führung und Festlegung sollen nun Fahrräder gut an den Spazierenden, Kinderwägen und Rollstuhl bequem auf dem speziell bearbeiteten Boden laufen können. Ich habe mir das vorstellen lassen und ich hatte den Eindruck, dass das eine sehr gute Situation ist und ich sehe gar nicht, was Annina von Falkenstein vorhin da bemängelt hat, sondern ich denke, das ist wirklich eine Verbesserung. Auch für die Kinderwägen und die Leute, die im Rollstuhl sind, gerade zum Beispiel bei Messesituationen oder Flohmarkt oder wenn auch immer etwas passiert auf diesem Platz, dann ist das eine deutliche Verbesserung, die hier gemacht wird.

Was mir auch gefällt, ist, dass wir in der Kommission eigentlich die Abstellplatzsituation für die Velofahrenden verbessern konnten, so dass nicht einerseits die Basisroute gestört wird, aber auch andererseits die vielen Studierenden, die gerade, wenn ein, zwei Vorlesungen laufen, dann sicher einen grossen Nutzen haben von den bestehenden Geländern, die da vorhanden sind und die auch bleiben. Ich weiss nicht, nicht ganz in der Situation, wie sie jetzt sind, aber doch die Möglichkeit



bleibt, sie dort abzustellen, unkompliziert und die Stellen werden dann abgeräumt, wenn etwas Grösseres läuft. Da es bis anhin keine Probleme gab mit den Fahrrädern, die auch immer wieder verschwanden, genau zeitgemäss, denke ich, ist das super. Die Rampe beim Botanischen Garten ist auch zu begrüssen.

In diesem Sinne stimmt die Fraktion BastA dem Geschäft zu und möchte den Anzug Miozzari als erledigt abschreiben.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Fraktionssprecher für die GRÜNE/jgb ist Béla Bartha.

Béla Bartha (GRÜNE/jgb): Ich möchte es hier nicht noch länger machen, ich möchte nur darauf hinweisen, dass wir auch darüber gesprochen haben, diesen Perimeter auch noch anzuschauen gegen das Bernoullianum hinauf und dort auch zu schauen, ob man nicht in Zukunft vielleicht die Aufenthaltsqualität verbessern kann und sich mehr Gedanken über diesen Übergang in den Petersplatz vielleicht machen könnte.

Ansonsten sind wir sehr mit diesem Vorschlag eigentlich einverstanden, der uns heute da präsentiert wurde. Natürlich freuen wir uns auch über diesen sorgfältigen Umgang mit den Strukturen jetzt und vor allem auch mit der Bepflanzung jetzt. Auch wichtig ist natürlich, dass mit diesen Wackensteinen um die Bäume herum, dass man dort die eben nicht fest verfugt, sondern dass man Möglichkeiten findet, dass das Wasser gut versickern kann, dass zwischen den Wackensteinen sich auch Grün ansiedeln kann. Es muss wirklich sorgfältig gemacht werden. Es gibt auch dort geteerte Wege für den Veloweg und natürlich dann eben diese geschliffenen Wackensteine. Wir haben drei verschiedene Möglichkeiten, die dort eingesetzt werden, und die sind, glaube ich, auch zielführend.

Ja, die Ansprüche an diesen wunderbaren Platz haben sich während den Jahrhunderten natürlich stark geändert und es war noch interessant, dass das dort in früherer Zeit ein Stiftsgarten war. Ich als Biologe hätte vielleicht mir vorstellen können, dass man den Botanischen Garten erweitert, das wäre noch so eine Vision gewesen, aber gut, so sind wir auch zufrieden mit diesem wunderschönen Platz und ich danke den entsprechenden Stellen für diesen Vorschlag.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Als Einzelsprecher eingetragen hat sich Georg Mattmüller.

Georg Mattmüller (SP): Ganz kurz zwei Bemerkungen zur Barrierefreiheit. Wenn in Ratschlägen jeweils steht, ist mit den Behindertenorganisationen abgesprochen, dann ist das eine Floskel, meistens nur mit der Baufachstelle der Pro Infirmis. Wir haben unsererseits, seitens Behindertenselbsthilfe und betroffenen Organisationen oft auch eine andere Meinung, die geht dann eher in Richtung des Votums von Annina von Falkenstein. Das wäre die erste Bemerkung gewesen.

Die zweite Bemerkung ist die, ich kann Ihnen garantieren, dass Rollstuhlfahrende den Veloweg nehmen werden, weil der asphaltiert ist. Wenn man die Wahl hat als rollstuhlfahrende Person zwischen Wacken oder Asphalt, dann wählt man den Asphalt. Da programmiert man mit einer gewissen Sicherheit Mischverkehrskonflikte, mindestens jetzt im Fall des Petersplatzes. Ob das dann wirklich im Sinne der Barrierefreiheit eine Verbesserung ist, das würde ich bezweifeln.

Das sind einfach noch zwei Hinweise bezüglich der Barrierefreiheit, wie sie in diesem Ratschlag umgesetzt oder eben nicht umgesetzt wurden.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Das Wort geht an Regierungsrätin Esther Keller.

RR Esther Keller, Vorsteherin BVD: Ich möchte ganz kurz einfach noch auf den letzten Punkt eingehen, weil das mehrere Personen jetzt angesprochen haben, die Frage nach den Wacken oder asphaltierten Flächen. Ich glaube, da sind wir jetzt schon seit vielen Jahren dran, auch gute Lösungen zu finden und vielen Dank, Herr Mattmüller, dass Sie bestätigen, dass wir natürlich mit der entsprechenden Fachstelle in Kontakt sind. Wir sind nicht immer mit jeder einzelnen Organisation in Kontakt, das ist so, das sind auch sehr viele verschiedene Organisationen, das wäre schwierig, aber ich glaube, da sind wir schon länger wirklich daran, gute Lösungen zu finden.

Man muss schon sehen, dass diese Wacken nicht nur vom Historischen her wertvoll sind, also dass sie wirklich auch eben historischen Wert haben und schön aussehen, sondern es geht bei diesen Wackensteinen eben auch darum, dass sie weniger Hitze absorbieren als beispielsweise Asphalt. Sie haben eine bessere Ökobilanz, also das alles fällt in die Abwägung mit rein. Die Wacken sind heute stärker abgeschliffen als früher noch. Ich denke, wenn wir da noch weitere gute Kompromisse machen können, werden wir das gerne tun, aber ich glaube, es ist wichtig, dass wir weiterhin eben auch auf



diese Steinbeläge setzen, auch aufgrund ihrer Eigenschaft, dass sie sich nicht so stark aufheizen. Das noch als Gedanke zu dieser Thematik.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Die Kommissionssprecherin verzichtet auf ein zweites Votum. Eintreten wurde nicht bestritten, Rückweisung nicht beantragt.

Detailberatung des Grossratsbeschlusses (Seite 15 des Berichts)

Titel und Ingress

Gesamtausgaben

- Sanierung Petersplatz
- Entwicklungsbeitrag
- Unterhalt Belags- und Vegetationsflächen
- Erhaltung Infrastruktur Kunstbauten

Hinweis gebundene Ausgaben

Publikations- und Referendums klausel

Wir kommen damit zur Schlussabstimmung.

Schlussabstimmung

Wer dem Grossratsbeschluss zustimmt, stimmt JA, wer nicht zustimmt, stimmt NEIN.

Ergebnis der Abstimmung

89 Ja, 0 Nein, 2 Enthaltungen. [Abstimmung # 0009089, 03.06.26 16:39:56]

Der Grosse Rat beschliesst

Es wird ein Gesamtbetrag von Fr. 8'350'000 bewilligt für die Sanierung des Petersplatzes. Diese Ausgabe teilt sich wie folgt auf:

- Fr. 7'500'000 neue Ausgaben für die Sanierung des Petersplatzes zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur – Mehrwertabgabefonds»; (Baupreisindex Nordwestschweiz Tiefbau, April 2024 = 116,7)
- Fr. 400'000 als Entwicklungsbeitrag für die ersten fünf Jahre nach Fertigstellung zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Mehrwertabgabefonds
- Fr. 15'000 als jährlich wiederkehrende neue Ausgaben für den Unterhalt der Belags- und Vegetationsflächen zu Lasten der Erfolgsrechnung des Bau- und Verkehrsdepartements, Stadtgärtnerei
- Fr. 435'000 für die Erhaltung der Infrastruktur Kunstbauten (Instandsetzungsarbeiten Stützmauer Petersgraben) zu Lasten der Investitionsrechnung, Investitionsbereich «Stadtentwicklung und Allmendinfrastruktur», Rahmenausgabenbewilligung Erhaltung Infrastruktur Kunstbauten

Die gebundenen Ausgaben können vom Regierungsrat auch dann realisiert werden, wenn der Grosse Rat oder die Stimmbevölkerung das Gesamtprojekt ablehnen würde.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem Referendum.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Sie haben dem Grossratsbeschluss mit 89 Ja-Stimmen gegen keine Nein-Stimme bei 2 Enthaltungen zugestimmt.



9.1. Anzug Claudio Miozzari und Konsorten betreffend Veloweg auf dem Petersplatz, Bericht der UVEK

[03.06.26 16:40:04, 20.5289.05]

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Die UVEK beantragt, den Anzug Claudio Miozzari und Konsorten betreffend Veloweg auf dem Petersplatz als erledigt abzuschreiben. Die UVEK verzichtet auf ein Votum. Es wurde kein anderer Antrag gestellt.

Der Grosse Rat beschliesst

stillschweigend, den Anzug abzuschreiben.

11. Anzug 1 Regiokommission betreffend Städtepartnerschaft als Beitrag zur europäischen Kohäsion

[03.06.26 16:40:20, 26.5141.01]

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Der Regierungsrat ist bereit, den Anzug entgegenzunehmen. Er wird bestritten von Daniel Seiler.

Daniel Seiler (FDP): Über Städtepartnerschaften und deren Nutzen haben wir hier drin auch schon diskutiert, das eine oder andere Mal. Der Anzug führt entsprechend aus, es gibt heute schon zwei Arten von sogenannten Städtepartnerschaften, solche, die primär der Wirtschaft bzw. dem Standort dienen und solche, die ein soziales Engagement bilden. Jetzt sind Sie motiviert durch den Anzug Grossenbacher, der zwar ganz etwas anderes fordert, er wollte einen Unterstützungsbeitrag in der Flüchtlingskrise für Europa, jetzt möchten Sie aus dem eine Städtepartnerschaft in Europa machen für alle, für die breite Bevölkerung, die Partnerschaft soll einen Mehrwert für die breite Bevölkerung generieren. Sie haben auch schon klare Vorstellungen, was das für eine Stadt sein soll, wahrscheinlich Deutschland, Österreich, vielleicht Südtirol oder noch Luxemburg, sonst wird das sprachlich wahrscheinlich dann nicht mehr so, wie das da drinsteht.

Jetzt hört aber dann das Konkrete doch auf, wir driften sehr ins Allgemeine ab. Das soll positiv sein, attraktiv und vielfältig. Ich verstehe das nicht ganz. Was sind die Anknüpfungspunkte und für wen vor allem soll das positiv, attraktiv und vielfältig sein? Wie wollen Sie das schaffen, dass die breite Bevölkerung von dem profitieren kann? Der Nutzen oder die Notwendigkeit erschliesst sich uns nicht.

Für die FDP ist daher das Ganze viel zu unkonkret und daher können wir diesen Antrag nicht unterstützen. Der erwartende Nutzen steht in keinem Verhältnis zu den Kosten. Wenn wir schon etwas der Allgemeinheit zurückgeben können, dann senken wir doch die Steuern oder wir gehen nach Lörrach und verteilen ein paar Lächerli, vielleicht bekommen wir dann ein paar Spargeln zurück und machen das lokal. Also besten Dank, dass Sie das ablehnen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Niggi Daniel Rechsteiner. Entschuldigung, Tim Cuénod ist an der Reihe.

Tim Cuénod (SP): Ja, wir hatten einen langen Prozess in der Regiokommission. Wir haben uns auch in der Subkommission mit dem Thema der Städtepartnerschaften auseinandergesetzt und dabei kristallisierte sich heraus, dass es bei Flüchtlingshilfe vor Ort auf jeden Fall sinnvoll ist, dass es Unterstützungsprojekte geben kann, auch solidarischer Art mit Städtepartnerschaften. Da war strittig, wie sinnvoll es ist, da den Begriff von Städtepartnerschaft zu gebrauchen, weil Städtepartnerschaft ist etwas auf Augenhöhe.

Dabei haben wir mehr und mehr realisiert, dass die Zusammenarbeit, die wir haben, die verschiedenen Formen, heute reingeleitet sind durch Wünsche, zum einen ökonomische Art von Unternehmen, die zum Beispiel einen Standort haben und



finden, sie würden sich wünschen, dass wir zur Stärkung des Standortes auch dort quasi noch einen kulturellen Austausch oder anderes haben, Forschungszusammenarbeit, da gibt es teilweise Städtepartnerschaften, aber was wir nicht haben, sind Städtepartnerschaften, an der die breite Bevölkerung irgendwie partizipieren kann. Städtepartnerschaften, wie sie zum Beispiel aus historischen Gründen viele deutsche und französische Gemeinden und Städte miteinander haben, wo regelmässig grössere Gruppendelegationen vielleicht hin und her fahren, wo es mal einen sportlichen, kulturellen Austausch gibt, Klassenaustausch und etwas in dieser Art. Dass man also eine Form von Städtepartnerschaft hat, wo die Zusammenarbeit erlebbar ist und auch die Bevölkerung in irgendeiner Art und Weise breiter partizipieren kann.

Es wäre schön, wenn das Städtepartnerschaften wären, zum Beispiel mit einer Stadt, wo wir bereits Anknüpfungspunkte haben. In der Kommission wurde beispielsweise Rotterdam genannt, wo wir quasi die historische Gemeinsamkeit haben, wo wir den Rhein haben als gemeinsames Bindeglied. Im Historischen haben wir Erasmus von Rotterdam, der Humanismus und viel anderes gemein. Es gab auch andere Vorschläge, die diskutiert worden sind. Auf jeden Fall wollten wir da keine fixe Vorgabe machen, aber wir halten es doch für sinnvoll, dass es etwas ist in mittlerer Distanz einer Stadt, mit der es Anknüpfungspunkte gibt. Wir denken, dass es ein solches Bedürfnis in der breiteren Bevölkerung gäbe für eine Art Städtepartnerschaft zum Mitmachen und wir denken, das könnte auch ein Beitrag sein, gerade in unserer Zeit mit vielen europäischen, internationalen Spannungen, dass man auch einen kleinen Beitrag zur Völkerverständigung insofern leistet. Ich denke, das könnte auch für sehr viele Menschen durchaus ausgesprochen attraktiv sein, auch für Sport-, Kulturvereine und anderes. Da könnte man mit einem relativ bescheidenen finanziellen Beitrag, denke ich, dauerhaft unter Umständen viel bewegen.

Deswegen kam dieser Vorschlag, der in der Kommission doch auf sehr grosse Zustimmung gestossen ist und wenn ich heute den «Chrüzlistich» anschau, muss ich sagen, wahrscheinlich auch im Grossen Rat mit grosser Mehrheit überwiesen wird, was mich, was uns sehr freut und ich bitte Sie, ich spreche nicht nur im Namen der Sozialdemokratischen, sondern auch der Grünen Fraktion, in dem Sinn, den vorliegenden Anzug der Regiokommission zu überweisen. Wir hoffen, dass der Regierungsrat diesen Anzug wirklich ernsthaft und in sinnvoller Zeit prüft, schaut, wo gibt es Anknüpfungspunkte, wo könnte man effektiv mehr machen und sind überzeugt, dass eine solche neue Form der Städtepartnerschaft wirklich gewinnbringend sein könnte für grössere Teile der Basler Bevölkerung.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Das Wort geht an den Anzugsteller Niggi Daniel Rechsteiner.

Niggi Daniel Rechsteiner (GLP): Ich spreche im Namen der Regiokommission, welche den vorliegenden Anzug betreffend Städtepartnerschaft als Beitrag zur europäischen Kohäsion eingereicht hat. Tim Cuénod hat eigentlich schon sehr viel voraus gesagt, das ist schön. Die Wiederholung tut vielleicht einigen noch gut.

Im Rahmen der Beratungen zu den sozialen Städtepartnerschaften mit Sahāb und Yopougon entstand die Idee, ergänzend eine europäische Städtepartnerschaft auf Augenhöhe zu prüfen. Auch wenn dies nicht mehr exakt mit dem Anzug Grossenbacher in Verbindung gebracht werden kann, verfolgt er dasselbe Ziel, den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken und einen konkreten Nutzen für die Bevölkerung zu schaffen. Die Kommission hat dazu Kriterien erarbeitet und ihre Überlegungen mit den zuständigen Stellen im Präsidialdepartement abgestimmt. Der Regierungsrat soll prüfen und berichten, ob eine Städtepartnerschaft mit breitem Zugang für die Bevölkerung aufgebaut werden kann, wie das in ganz vielen Städten und Dörfern und Gemeinden schon der Fall ist. Aus Sicht der Kommission fehlt Basel-Stadt bislang diese klassische Art von Städtepartnerschaft, die von der Bevölkerung aktiv mitgetragen und gelebt werden kann. Gleichzeitig wurde festgestellt, dass dafür heute auch keine ausreichende Grundlage besteht und gegebenenfalls ein entsprechender Rahmen geschaffen werden müsste.

Basel-Stadt verfügt bereits, das haben wir auch gehört, über verschiedene internationale Partnerschaften. Diese dienen heute vor allem zwei Zwecken, der internationalen Vernetzung unseres Wirtschafts- und Forschungsstandortes sowie dem entwicklungspolitischen und sozialem Engagement. Die Partnerschaften mit Massachusetts, Miami Beach, Seoul, Toyama und Shanghai stärken die internationale Vernetzung unseres Wirtschafts- und Forschungsstandortes und sind deshalb auch sehr wichtig. Die Partnerschaften mit Abidjan und Sahāb leisten einen wichtigen Beitrag zur internationalen Solidarität und Entwicklungszusammenarbeit. Was Basel-Stadt bislang fehlt, ist eine europäische Städtepartnerschaft, von der die breite Bevölkerung auch profitieren kann. Eine solche Partnerschaft soll nicht primär wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Zielen dienen, sondern den direkten Austausch zwischen den Menschen fördern. Wie auch Tim Cuénod gesagt hat, über Vereine, Schulen, Kulturinstitutionen, Sportorganisationen und zivilgesellschaftliche Initiativen hinweg.

Die Regiokommission ist überzeugt, dass eine solche Partnerschaft einen Mehrwert schaffen kann. Sie würde den europäischen Gedanken stärken, Begegnungen ermöglichen und neue Formen der Zusammenarbeit fördern. Deshalb ersuchen wir den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, ob eine solche Städtepartnerschaft in Europa aufgebaut werden kann, die die Kriterien erfüllt des niederschweligen Zugangs, der guten Erreichbarkeit, der sprachlichen Verwandtschaft und vielfältiger Anknüpfungspunkte und vor allem ein gegenseitiges Interesse der Städte an einer Partnerschaft. Zudem soll



geprüft werden, welchen Mehrwert eine solche Partnerschaft für Wirtschaft, Bildung, Forschung und Innovation, Kultur, Architektur sowie Lebensqualität und Nachhaltigkeit schaffen könnte. Weiter soll der Regierungsrat darlegen, wie eine solche Städtepartnerschaft in die kantonale Aussenbeziehungsstrategie integriert werden könnte und ob eine Finanzierung über bestehende Instrumente der internationalen Zusammenarbeit möglich wäre. Es geht nicht darum, bestehende Partnerschaftsmodelle zu kopieren, Ziel ist vielmehr eine lebendige Partnerschaft in Europa, für die Menschen in Basel konkret erlebbar macht und gleichzeitig die internationale Vernetzung des Kantons stärkt.

Die Beratungen der Regiokommission haben gezeigt, dass dieses Anliegen auf breite Unterstützung stösst. Der parteiübergreifende Austausch verlief konstruktiv und unterstrich das Potenzial einer solchen Städtepartnerschaft. Ich bitte Sie im Namen der Regiokommission, diesen Anzug zu überweisen. Ich kann mir nicht verkneifen, zu Daniel Seiler noch eine kleine Bemerkung zu machen. Ihre Fragen werden ja beantwortet, wenn die Regierung dann diesen Anzug beantwortet. Sie sind ja auch in der Regiokommission vertreten, die Fragen hätten wir schon im Vorfeld klären können.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Wir kommen damit zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Überweisung des Anzugs, NEIN heisst Nichtüberweisung.

Ergebnis der Abstimmung

66 Ja, 19 Nein, 4 Enthaltungen. [Abstimmung # 0009092, 03.06.26 16:53:26]

Der Grosse Rat beschliesst

den Anzug dem Regierungsrat zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Sie haben den Anzug mit 66 Ja-Stimmen gegen 19 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen überwiesen.

12. Anzug 2 Tobias Christ und Leoni Bolz betreffend Klimaziel 2037 erreichen: Pilotprojekt für eine nachhaltige urbane Mobilität

[03.06.26 16:53:34, 26.5142.01]

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Der Regierungsrat ist bereit, den Anzug entgegenzunehmen. Er wird bestritten von Beat K. Schaller.

Beat K. Schaller (SVP): Ja, einmal mehr zeigen die Unterstützer des Netto-Null unseres Kantons sehr schön auf, worum es ihnen wirklich geht. Sie haben vor ein paar Jahren die Bevölkerung verführt, zur global völlig irrelevanten Klima-Aktionitis des Kantons Ja zu sagen und jetzt können sie fröhlich und ungehindert ihrem Hobby frönen, nämlich die Bevormundung der Bevölkerung und der Durchsetzung des Klimadiktats. Der zweite Punkt der Forderung des Anzugs sagt es ja deutlich, inwieweit mit gezielter Einschränkung der Verkehrsfläche für den MIV, etc., also die Einschränkung genau, das Klima wird gerettet, wenn wir in unserem Kanton auch noch dem letzten Autofahrer den Garaus machen. Denn es passiert etwas Schlimmes, es wird wärmer. Ja, seit 170 Jahren wird es wärmer, Gott sei Dank. Dem Menschen ist es immer wärmer gegangen, als wenn es kalt war, und wie reagieren wir? Wir kämpfen gegen die Natur und wir dammen das Lebenselixier CO₂, wofür ja der Autofahrer einer der ganz grossen Sünder ist. Wir nennen das Netto-Null, alles andere muss dem untergeordnet werden.



Die Klimastrategien waren ja bis jetzt auf dieses Ziel gerichtet, ein Ziel, welches von namhaften Wissenschaftlern immer wieder hinterfragt worden ist. Doch gute Neuigkeiten, das Pendel beginnt zurückzuschwingen. Es besteht berechnete Hoffnung, dass auch wir noch die Rückkehr des gesunden Menschenverstandes erleben werden. Das Horrorszenario RCP 8.5 wurde von den Klimamodellierern selbst in den Mistkübel der Geschichte geworfen und damit müssen wir auch unsere Klimastrategien neu justieren. Der Grund für die Klimapanik ist weggefallen, das heisst, dieser Anzug steht auf reichlich tönernen Füßen.

Nun, reden wir über die Mobilität. Die Mikromobilität, ich betone das ausdrücklich, die Mikromobilität soll ihren Platz in unserem Verkehrsgeschehen haben, daran besteht kein Zweifel. Aber das soll sich organisch entwickeln und nicht mit ideologisch-wissenschaftlichen Methoden durchgedrückt werden. Der Anzug bemängelt, dass auf Stadtstrassen der MIV im 2024 um 2 Prozentpunkte zugenommen habe. Ja, das ist ja eine riesengrosse Überraschung, man stopft immer mehr Leute in unser Land hinein und dann gibt es mehr Verkehr. Ja, wer hätte das auch denken können? Und zum Verkehr gehört nun einmal der MIV. Es ist ganz einfach, wer die gefahrenen MIV-Kilometer mässigen will, der sagt ganz einfach Ja zur Nachhaltigkeitsinitiative der SVP. Problem gelöst.

Noch einmal zur Mikromobilität. Wie gesagt, sie ist gut und recht, sie soll ihren Platz haben, aber, und das ist der SVP wichtig, nicht auf Kosten anderer, schon gar nicht auf Kosten derjenigen, die nicht mehr zum Beispiel mit dem Trotti rumflitzen können. Ja, auch die rot-grüne Politik anerkennt, dass unsere Bevölkerung immer älter wird, gleichzeitig aber machen sie eine Verkehrspolitik für immer Jüngere. Damit bekunden Sie ganz klar, dass Ihnen die ältere Bevölkerung recht eigentlich wurscht ist, sollen doch die Eltern schauen, wie sie sich noch in der Stadt bewegen können. Das ist eine Politik, welche wir von der SVP klar und entschieden ablehnen.

Namens der Fraktion der SVP bitte ich Sie, diesen Anzug nicht zu überweisen. Ich danke Ihnen dafür.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Es gibt zwei Zwischenfragen. Die erste ist von Oliver Thommen. Sie wird angenommen.

Oliver Thommen (GRÜNE/jgb): Danke für die Annahme der Zwischenfrage. Sie haben gesagt, die Menschen mögen es heiss. Der Mensch erschien im Holozän und bald haben wir Temperaturen, die höher sind als beim Erscheinen der Menschen. Auf welcher wissenschaftlichen Basis kommen Sie zu der Aussage, dass die Menschen dies mögen?

Beat K. Schaller (SVP): Der Menschheit ist es immer besser gegangen, wenn es warm war. Wenn es kalt war, da hatten wir die Dürren, die Bürgerkriege, die Völkerbewegungen, etc. Also ich kann Ihre Frage damit beantworten.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Die zweite Zwischenfrage ist von Leoni Bolz.

Leoni Bolz (SP): Lassen wir mal die Klimagründe weg, aber Sie sagen, es gehe auf Kosten der Autofahrer. Wenn wir jetzt aber sehen, die Mehrheit der Fläche im Strassenraum ist bei den Autofahrenden, finden Sie dann nicht eigentlich, dass es im Moment zu Kosten des aktiven Verkehrs geht und dass 50/50 eben fair wäre?

Beat K. Schaller (SVP): 50/50 ist der Anfang, Sie werden aufhören, wenn es 100/0 ist.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Johannes Barth.

Johannes Barth (FDP): Im Gegensatz zur SVP teilt die FDP das Ziel, den CO₂-Ausstoss im Stadtverkehr zu senken. Das ist kein Lippenbekenntnis, es ist ein politischer Auftrag der Bevölkerung, auch unser Auftrag. Was wir aber entschieden ablehnen, ist ein Ansatz, der Mobilität durch Flächenentzug erzwingt, anstatt durch attraktive Alternativen zu überzeugen. Diesem Ansinnen hat die Stimmbevölkerung auch eine deutliche Absage erteilt. Die beiden Stadtklimainitiativen wurden klar abgelehnt.

Die Basler Zeitung berichtete vorgestern, die ETH-Forschenden planen, 50% der gesamten Basler Verkehrsfläche für Mikromobilität zu reservieren. Die meisten Strassen würden in je eine Auto- und eine Velo-Doppelspur aufgeteilt. Das ist



keine behutsame Weiterentwicklung, das ist eine radikale Neuordnung unserer Stadtstrassen und dieser Anzug fordert die Regierung auf, genau dieses Modell zu prüfen und anzuwenden.

Das ETH-Projekt ist wissenschaftlich wertvoll, das bestreiten wir nicht. Aber selbst Projektleiter Kay Axhausen sagte es klar, E-Bike City ist eine Vision, ein Denkmodell, das zur Diskussion anregen soll, keine Politikempfehlung, kein Umsetzungsplan. Die ETH hat für Zürich modelliert, Studierende haben es auf Basel übertragen. Das ist Lehrbetrieb, kein Regierungsprogramm.

Basel-Stadt ist keine leere Karte. Wir haben Gewerbebetriebe, die auf Erschliessungsstrassen angewiesen sind, tägliche Pendlerinnen und Pendler aus Baselbiet und dem nahen Ausland, Lieferverkehr, Hafenlogistik. Das ETH-Modell ignoriert diese Realität. Wenn der MIV systematisch durch Einbahnsysteme reduzierte Verkehrsflächen eingeschränkt wird, steigen Umwege, Lieferzeiten und Kosten. Wer keine Wahl hat, weil er schwere Güter transportiert, pflegebedürftige Angehörige fährt oder schlicht ausserhalb des Veloradius wohnt, der wird bestraft. Das ist kein sozialer Ausgleich, das ist eine Belastung für genau jene, die sich keine Alternativen leisten können. Autos aus der Stadt bringen via am besten mit Ringautobahnen, wie andere Städte es auch machen. Die Nachfrage nach dem Privatauto sinkt dauerhaft nur, wenn der öffentliche Verkehr und die Mikromobilität so attraktiv werden, dass Menschen freiwillig umsteigen. Elektromobilität, intelligente Verkehrssteuerung, multimodale Hubs, das sind liberale Antworten. Wer heute Strassenfläche abbaut, verbaut sich morgen Optionen.

Die drei Prüfaufträge dieses Anzugs binden Verwaltungsressourcen für einen Ansatz, den wir politisch für nicht zielführend halten. Die FDP lehnt diesen Anzug ab. Wir erwarten von der Regierung eine Klimastrategie, Verkehr, die auf Anreizen, Innovation und Infrastruktur auf alle Verkehrsmittel beruht, nicht auf Entzug und Einschränkung. Ich bitte Sie daher, diesen Anzug abzulehnen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Leoni Bolz hat eine Zwischenfrage.

Leoni Bolz (SP): Sie haben gesagt, es kommt von der ETH, sind Sie also der Ansicht, dass Erkenntnisse aus der Uni und Visionen keinen Platz in der Politik haben?

Johannes Barth (FDP): Es gab ja mal einen Politiker, der gesagt hat, wer Visionen hat, soll zum Arzt, aber es geht hier darum, klar zu trennen zwischen einer Vision und Umsetzung und wenn man solche radikalen Visionen hat, sollte man vielleicht das in der ETH lassen und nicht der Regierung diesen Auftrag geben.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächste Einzelsprecherin ist Nicole Strahm-Lavanchy.

Nicole Strahm-Lavanchy (LDP): Die LDP lehnt diesen Anzug ab. Nicht weil wir das Klimaziel in Frage stellen, das Netto-Null-Ziel wurde von der Bevölkerung beschlossen und ist zu respektieren. Wir sollten das Ziel erreichen, aber wie wir es erreichen, das ist nochmals ein anderer Punkt. Ein ETH-Projekt präsentiert uns die E-Bike-City als möglichen Lösungsansatz, welcher uns aber gleichzeitig unterjubelt, dass die gezielte Reduktion des motorisierten Verkehrs der zentrale Hebel zur Zielerreichung sei. Damit wird uns eine bestimmte verkehrspolitische Ideologie bereits vor der eigentlichen Prüfung als bevorzugte Lösung unterbreitet. Basel ist nicht irgendeine Modellstadt auf dem Reissbrett, Basel ist Grenzstadt, Wirtschaftsstandort, Universitätsstadt, Messestadt und Arbeitsort für zehntausende Pendlerinnen und Pendler aus der Region und dem Ausland. Die komplexen Mobilitätsströme lassen sich nicht einfach nach ideologischen Vorstellungen neu ordnen. Andere Städte ticken vielleicht anders, haben keine pendelnden Ströme wie wir in Basel.

Besonders stossend finde ich an dem Anzug, dass er den Eindruck erweckt, Mobilität sei in erster Linie ein Problem, das reduziert werden müsse. Mobilität ist jedoch die Voraussetzung für wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, gesellschaftliche Teilhabe und persönliche Freiheit. Wer Mobilität primär als Belastung betrachtet, verkennt ihre zentrale Bedeutung für unseren Wohlstand und unsere Lebensqualität. Klimapolitik sollte eben ergebnisoffen, technologieoffen und pragmatisch sein. Es ist nicht Aufgabe unseres Kantons, den Menschen vorzuschreiben, welches Verkehrsmittel sie zu benutzen haben. Seine Aufgabe ist es, Rahmenbedingungen zu schaffen, damit klimafreundliche Alternativen attraktiv werden und sich aufgrund ihrer Vorteile durchsetzen und nicht umgekehrt. Nachhaltige Mobilität bedeutet für mich deshalb nicht, einzelne Verkehrsträger systematisch zu verdrängen, sondern es bedeutet, den Menschen echte Wahlmöglichkeit zu bieten und Innovationen zu fördern und überzeugt die Menschen, statt sie umzuerziehen.

Aus diesen Gründen lehne ich im Namen der LDP den Anzug ab.



Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Béla Bartha.

Béla Bartha (GRÜNE/jgb): Ich komme nochmal darauf zurück, die letzte Verkehrsstatistik hat deutlich gezeigt, dass vor allem beim Veloverkehr in den vergangenen Jahren eine deutliche Zunahme festgestellt werden kann. Vor allem auf die Elektrifizierung des Fahrrads kann diese zurückzuführen sein. Die Regierung hat schon darauf reagiert und möchte in der Zukunft auch Velovorzugsrouten errichten. Das Problem hier dabei ist einfach, dass es sehr schleppend vorangeht und hier denke ich, dass es vielleicht eben wirklich daran liegt, dass auch eine gewisse grössere Vision fehlt, die aufzeigen könnte, wie der Verkehr insgesamt modernisiert und den zukünftigen Ansprüchen einer modernen, klimaangepassten und lebenswerten Stadt gerecht werden könnte.

Eine solche Vision, ja stimmt, ich werde mich trotzdem nicht beim Arzt sofort anmelden, präsentiert uns die ETH mit ihrem Konzept E-Bike-City, das ein schlaues Nebeneinander, und ich betone Nebeneinander, des MIV, des ÖV und des Fahrrads gestaltet. Heute konnten wir bereits mehrfach sehen, dass es solche Visionen in einem Kontext, wo alle nur auf ihre Partikularinteressen beharren, schwer haben und dennoch braucht es mehr denn je solche Initiativen, die uns helfen, möglichst schnell davon wegzukommen, dass heute immer noch 40% der CO₂-Emissionen aus Mobilitätsquellen stammen. Und hier sehen wir vor allem das Problem und nicht, dass wir völlig gegen den MIV sind. Es ist die Wirkung, die da auf unsere Umwelt geht und dort möchten wir eingreifen.

In Basel haben wir bereits viele Puzzlesteine wie ein Stadtklimakonzept, eine Lärmschutzverordnung, ein kantonales Umweltschutzgesetz, die verschiedene Immissionswerte festlegen und diese auch reduzieren, eine Mobilitätsstrategie, usw. sind da. Es wäre sehr wünschenswert, wenn wir es schaffen könnten, basierend auf einem wissenschaftlich fundierten Programm wie dem E-Bike-City positive Impulse für die Mobilität in der Stadt zu setzen, die uns ein Nebeneinander verschiedener Mobilitätsformen erlauben.

Ein solcher Versuch ist es sicher wert und daher sind die GRÜNEN/jgb sehr für die Überweisung dieses Anzugs.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Ismail Mahmoud.

Ismail Mahmoud (SP): Wir sind weit vom Ziel entfernt. Das ist nicht meine Einschätzung, sondern die Schlagzeile der BZ vom 23. Mai und sie trifft es auf den Punkt. Bis 2037 muss der motorisierte Individualverkehr auf den Stadtstrassen um ein Drittel sinken. Das ist Teil der Netto-Null-Strategie bis 2037. Was zeigen uns die Verkehrszahlen 2025? Wir stehen gerade mal 1% unter dem Referenzjahr 2019. 1% 2025 bei angestrebten 33% in den nächsten 12 Jahren. Das ist kein leichter Rückstand, das ist ein grundlegendes Problem.

Der Anteil umweltschonender Fahrzeuge gestiegen von 1.3 auf 1.4%. Das Ziel ist es aber, bis 2030 jedes fünfte Auto umweltschonend zu haben. Das ist, und hier wird, glaube ich, niemand widersprechen, fast nicht mehr zu erreichen. Dabei ist die Richtung nicht falsch, die wir eingeschlagen haben. Der Veloverkehr hat seit 2010 um 25% zugenommen, wir haben es heute schon mal gehört, das ist ein starkes Zeichen. Es zeigt, dass Menschen umsteigen, weil es Sinn macht. Die Frage ist nun, schaffen wir auch die nötigen Bedingungen für weitere Umsteigende.

Und genau um das geht es in diesem Anzug. Das ETH-Forschungsprojekt E-Bike-City hat drei Jahre lang untersucht, was passiert, wenn wir den Strassenraum fair aufteilen, nicht zugunsten einer Seite, sondern gerecht, 50% MIV, 50% für den aktiven Verkehr und den ÖV. Und ich möchte hier eines klarstellen, das Projekt heisst zwar E-Bike-City, aber es geht nicht darum, alle Baslerinnen und Basler auf das E-Bike zu zwingen, es geht darum, um ganz normale Velos, um Göppel, um Gravelbikes, aber auch um Cargo-Bikes und eben E-Bikes und natürlich auch den ÖV. Es geht darum, den Strassenraum so zu gestalten, dass es sich lohnt und allen möglich ist, umzusteigen. Für Velopendler*innen, Eltern mit Kindern, ältere Menschen, für sie ist eine sichere Infrastruktur eventuell der entscheidende Unterschied.

Die ETH betont ausdrücklich, sie sind keine Aktivist*innen. Sie wollen neutral Möglichkeiten aufzeigen und das tun sie. Ihr Tool, entwickelt auf Basis von GPS und Beobachtungsdaten, kann für jedes Quartier, für jeden Platz modellieren, wie eine Neuverteilung des Strassenraums aussehen könnte. Mit möglichen Einbahnstrassen, mit besseren Velowegen, mit mehr Raum für ÖV oder Grünflächen. Und das Auto, und jetzt bitte hören Sie gut zu, das Auto, das bleibt. Es hat weiterhin Platz in unserer Stadt, aber es soll einfach nicht bevorzugt werden, wenn es bessere Alternativen gibt. Wer das Auto braucht, kann es nutzen, eben vielleicht mit einer Einbahnstrasse, vielleicht mit ein, zwei Minuten mehr Fahrzeit, dafür werden andere mit dem Velo sicherer, schneller und bequemer unterwegs sein. Das ist kein Angriff auf Autofahrende, das ist eine faire Aufteilung von öffentlichem Raum.



Und wollen wir nun die Klimakrise ernst nehmen, Herr Schaller? Ich finde, wir haben die Klimaziele ernst genommen, als wir sie beschlossen haben. Jetzt müssen wir auch die Massnahmen ernst nehmen, die nötig sind, um diese zu erreichen. Dieser Anzug fragt den Regierungsrat, nutzt dieses Werkzeug etwas, welche Massnahmen gibt es sonst noch, um dieses Drittel-Ziel zu erreichen und vor allem fordert er dazu auf, von vorhandenem Wissen zu profitieren, statt von null auf eigene Lösungen zu erfinden. Das sind alles faire Fragen, der Regierungsrat ist bereit, diese im Rahmen dieses Anzuges entgegenzunehmen, daher bitte ich um die Unterstützung dieses Anzugs.

Und zur guten Letzt noch, den Bogen zur Chaos-Initiative hatte ich eigentlich nicht vorgesehen, aber einfach fürs Protokoll, diese Initiative bringt Chaos, dieser Anzug und das Projekt E-Bike-City bringt Ideen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Ich habe keine weiteren Einzelsprechenden eingetragen. Somit hat der Anzugsteller Tobias Christ das Wort.

Tobias Christ (GLP): Ich danke insbesondere meinem Vorredner, der sehr viel schon klargestellt hat, deshalb kann ich mich jetzt hier kurz halten. Trotzdem will ich nochmal darauf eingehen, dass bei den Voten der Leute, die den Anzug bestreiten wollen, dass dort doch vielleicht sich der Verdacht aufdrängt, dass noch einige Missverständnisse bestehen oder vielleicht auch, dass sie sich nicht so gut mit dem Projekt E-Bike-City auseinandergesetzt haben. Das ist nicht als Vorwurf zu verstehen, das ist ein grosses angelegtes Forschungsprojekt oder mehr so ein Rahmenprojekt mit einzelnen Projekten darin und ich bin auch weit davon weg, da den Überblick zu haben.

Aber doch vielleicht, was das Grundverständnis angeht, worum es dabei gegangen ist oder geht, da will ich doch noch einmal klarstellen, es geht da nicht um eine Vision und jetzt insbesondere auch in unserem Kontext hier mit diesem Anzug geht es nicht um die Vision, wie soll es aussehen, sondern das Ziel ist vorgegeben. Das kann man natürlich in Frage stellen, das ist erlaubt auch bei dieser Gelegenheit jetzt, aber das Ziel ist vorgegeben schon in der Klimastrategie, Reduktion des MIV und wie wir auch schon gehört haben, im Moment sieht es nicht gut aus, was die Erreichung dieses Ziels betrifft, und das setze ich jetzt mal als gegeben. Ich bin in anderem Rahmen gerne wieder bereit, auch darüber zu diskutieren natürlich, man darf immer alles wieder in Frage stellen, das soll so sein, aber darum geht es jetzt hier nicht.

Und E-Bike-City, da geht es nicht um eine Vision, wie soll das in Zukunft aussehen, sondern da geht es darum, wie kann man unter gegebenen Rahmenbedingungen, wenn man Mobilitätsbedürfnisse hat, das ist ein Teil der Rahmenbedingungen, man hat den Stadtraum, das sind die Rahmenbedingungen, da haben sie verschiedene Forschungsarbeiten gemacht, wie kann man mit diesen Rahmenbedingungen diese Mobilitätsbedürfnisse zukünftig erfüllen. Sie haben auch sehr viel Arbeit gemacht, Forschung gemacht, wie gelingt es, Verhaltensänderungen herbeizuführen oder versucht das zu simulieren, um zu schauen, wenn man die Infrastruktur anpasst, was bedeutet das dann, erreicht man damit dann auch diese Ziele oder ist es plausibel, dass man sie erreichen kann.

Was auch schon von meinem Vorredner gesagt worden ist, aber auch nochmal in aller Deutlichkeit, E-Bike-City hat nicht zum Ziel, Mobilität zu verhindern und wir als Anzugsstellende jetzt haben definitiv auch nicht dieses Ziel. Wir sehen Mobilität auch nicht als Problem primär, wir sehen Probleme, die daraus entstehen, zum Beispiel CO₂-Ausstosse. Diese Mobilitätsziele, die gibt es auch in Zukunft, die anerkennen wir, wir finden Mobilität nichts per se Schlechtes und es geht genau darum, wie kann man das auch in Zukunft erfüllen, wie können die Leute sich vernünftig, sinnvoll, effizient bewegen in Zukunft in der Stadt unter den gegebenen Rahmenbedingungen.

Und da hilft E-Bike-City, Lösungen zu finden, Antworten zu finden und es ist nur eine Einladung an die Verwaltung, das anzuschauen, auch ein bisschen politischen Rückenwind, da vielleicht auch wirklich ein bisschen mutiger voranzugehen und ich hoffe, diese Einladung wird angenommen. Und wie immer, ich bin nicht naiv, ich weiss genau, es gibt ganz viele Schwierigkeiten, man kann diese Konzepte, wie sie jetzt von E-Bike-City teilweise vorgeschlagen werden, nicht 1:1 umsetzen, das kann man nicht erwarten, dass das gelingt in Basel, aber dann hoffe ich dann vor allem auch darauf, dass dann dargelegt wird, warum das eben nicht so einfach ist und das bringt uns dann wirklich weiter im politischen Diskurs.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Es gibt eine Zwischenfrage von Daniel Seiler. Diese wird angenommen.

Daniel Seiler (FDP): Sie kennen ja meine Frage schon, ich habe Sie schon mal gefragt. Ich habe ein bisschen versucht, mich mit der Studie zu beschäftigen. Wo und wie wurde darin wissenschaftlich nachgewiesen, dass eben diese massiven Einschnitte keine Konsequenzen auf die Erreichbarkeit für alle haben, wie es im Anzug steht?



Tobias Christ (GLP): Es gibt sehr viele Forschungsarbeiten darin. Ich denke, was die Erreichbarkeit betrifft, das war eine der Rahmenbedingungen bei diesen Modellrechnungen, die da gemacht worden sind bei E-Bike-City, die genau einfließen dann auch in diesen Planungstools, die daraus entstanden sind, nämlich man muss sicherstellen, dass alle immer noch erreichbar sind mit MIV, auch Erreichbarkeit von Blaulichtorganisationen, usw., das sind genau diese Rahmenbedingungen. Darauf kann man vertrauen, dass das auch funktionieren würde.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Der Regierungsrat ist bereit, den Anzug entgegenzunehmen. Er wird bestritten von Beat K. Schaller und Johannes Barth. Wir kommen damit zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Überweisung des Anzugs, NEIN heisst Nichtüberweisung.

Ergebnis der Abstimmung

55 Ja, 35 Nein, 2 Enthaltungen. [Abstimmung # 0009094, 03.06.26 17:18:46]

Der Grosse Rat beschliesst

den Anzug dem Regierungsrat zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Sie haben den Anzug mit 55 Ja-Stimmen gegen 35 Nein-Stimmen bei 2 Enthaltungen überwiesen.

13. Anzug 3 Raffaella Hanauer und Konsorten betreffend Massnahmen für ein einfaches Parkieren des Gewerbes

[03.06.26 17:18:54, 26.5163.01]

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Der Regierungsrat ist bereit, den Anzug entgegenzunehmen. Er wird bestritten von Daniel Hettich.

Daniel Hettich (LDP): Wir von der LDP werden diesen Anzug sicher nicht unterstützen. Dieser Anzug läuft aus Sicht des Gewerbes für mich unter Dreist. Das Gewerbe wird für einen weiteren Parkplatzabbau, ja, man kann sagen, missbraucht. Was ist das für eine Logik? Da kann ich nur den Kopf schütteln. Der Anzug schafft keine zusätzlichen Parkplätze für das Gewerbe, er verteilt lediglich die vorhandenen neu. Das Gewerbe gewinnt so also nichts hinzu. Andersherum gesagt, es verliert Parkplätze. Das ist keine Lösung, sondern eine Umverteilung des Mangels.

Dabei ist das Anliegen des Gewerbes berechtigt. Handwerkerinnen und Handwerker, Servicebetriebe, Lieferdienste und viele andere Gewerbetreibende müssen möglichst nahe bei ihren Kundinnen und Kunden arbeiten können. Wer Werkzeug, Material oder Maschinen transportiert, ist auf praktikable Parkierrmöglichkeiten angewiesen. Die vorgeschlagenen Massnahmen lösen dieses Problem jedoch nicht, sondern verschieben es lediglich. Werden zusätzliche Parkplätze der blauen Zone in exklusive Gewerbeparkplätze oder Güterumschlagplätze umgewandelt, verschwinden reguläre Parkplätze, die heute von Mitarbeitenden, Kundinnen oder Kunden sowie Anwohnenden genutzt werden.

Zudem sollten wir die verschiedenen Nutzenden des öffentlichen Raums nicht gegeneinander ausspielen, das wurde heute schon mehrmals auch gesagt. Das Gewerbe braucht gute Rahmenbedingungen, aber auch Anwohnende, Besucherinnen und Besucher haben berechnete Interessen. Ein funktionierender Strassenraum entsteht nicht durch Verdrängung, sondern durch ausgewogene Lösungen. Scheinbar hat die Anzugstellerin halt immer noch nicht begriffen, dass ein guter Mix des MIV



für eine Stadt wichtig ist. Dazu gehören nun Parkplätze halt mal. Wobei, ja, ich schätze mal ein, der Grundsatz ist ja hier, Parkplätze abzuschaffen als zu erhalten.

Ich hole jetzt hier an dieser Stelle nicht mehr aus, darum danke ich, wenn Sie diesen Anzug nicht überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Es gibt eine Zwischenfrage von Jérôme Thiriet. Sie wird nicht angenommen. Nächster Einzelsprecher ist Tim Cuénod.

Tim Cuénod (SP): Dieser Vorstoss hat bei uns durchaus Sympathie gehabt in der Sozialdemokratischen Fraktion und die hat nicht mit dem Parkplatzabbau per se zu tun, sondern damit, zumindest nach unserer Information, dass der Leerstand der Parkplatzflächen in den Jahren, vor allem seit der Einführung der Veränderung bei der Parkkartengebühr gestiegen ist. Es ist auch sinnvoll, dass Leute, die ihr Auto so gut wie nie brauchen, in der Tendenz auf ein Auto verzichten und Mobility oder andere Modelle brauchen. Das ist das eine.

Das andere ist, dass wir anerkennen, dass es für Kurzzeitparkplätze, Umschlagsparkplätze für Gewerbebetriebe effektiv gewisse Probleme gibt und dass man diese Probleme angehen muss, dass solche Plätze an gewissen Stellen mehr gefragt sind, dass es dadurch zum Teil wirklich sehr unnötigen Suchverkehr gibt. Ich denke, das ist keine Frage der Ideologie, sondern der politischen Realität, der Realität auch, wie man sie vorfindet und dass es natürlich Gewerbetreibende gibt, die gar nicht anders als mit dem Auto unterwegs sein können, wenn sie ihren beruflichen Tätigkeiten nachgehen.

Insofern ist es nicht so, dass dieser Vorstoss aus unserer Sicht irgendwie dreist wäre, sondern wir sagen, es wäre sinnvoll, einige Parkplätze umzuwandeln in kurzzeitig nutzbare Parkplätze für Gewerbebetriebe oder für Umschlag. Insofern scheint mir das ein überaus vernünftiger Vorstoss zu sein. Ich verstehe die Vorwürfe an dieser Stelle nicht ganz.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Jérôme Thiriet.

Jérôme Thiriet (GRÜNE/jgb): Auch die Fraktion GRÜNE/jgb unterstützt diesen Anzug, er kommt auch von uns, und ich möchte gerne noch die Vorgeschichte dieses Anzugs noch ein bisschen erzählen. Tim Cuénod hat es ein bisschen vorne weggelassen. Es gibt eine gewisse Anzahl Parkplätze in dieser Stadt, in diesem Kanton und es ist effektiv so, dass Gewerbetreibende, wie auch Daniel Hettich oder ich, als wir mehr Probleme haben, dort das Auto abzustellen, wo sie arbeiten müssen. Das ist uns von Gewerbetreibenden auch sehr plastisch und nachvollziehbar dargelegt worden in einem dieser Austausche, was der Gewerbeverband mit den Politikschaffenden macht mittlerweile, was sehr begrüßenswert ist.

Aus diesem Austausch heraus ist eigentlich dieser Anzug entstanden. Es geht genau nicht darum, weitere Parkplätze abzubauen, sondern es geht darum, den Parkraum, der jetzt verfügbar ist, so für das Gewerbe zugänglich zu machen, dass die vernünftig arbeiten können. Aus meiner Sicht als Gewerbler müssen wir das Gewerbe in dieser Stadt vor den MIV, vor die private Nutzung des Autos stellen können. Denn wenn wir dem Gewerbe das verunmöglichen, direkt bei einem Kunden zu parkieren, verlieren die viel Zeit, das kostet viel Geld und das geht dann der Kundschaft, die auch hier im Saal ist, wieder ans Portemonnaie.

Es macht doch absolut Sinn, wenn wir jetzt einmal dem Regierungsrat den Anzug zur Prüfung überweisen, schauen, wo werden am häufigsten Parkplätze für das Gewerbe gebraucht und dort vielleicht ein Parkplatz, der von allen gebraucht werden kann in einer blauen Zone, so zu markieren, dass zumindest den Tag durch ein Gewerbler dort Platz hat, den reservieren kann, wenn er dort eine Baustelle hat, dass er dort hinfahren kann. Das ist doch wichtig. Und es ist auch so, dass wirklich ein Privatauto, ein Mitarbeitender, ein Kunde, andere Möglichkeiten hat, an einen Arbeitsort zu kommen oder auf eine Baustelle. Der kann das Velo nehmen, der kann den ÖV nehmen, der kann ein Park-and-Ride-System nehmen, der kann laufen, der kann sich anders organisieren. Daniel Hettich hat sich mit seinem Holz und mit allem Material, das er bringt, keine Alternative. Wegen dem braucht das Gewerbe mehr Parkfläche in der Stadt, zumindest durch den Tag durch. Das ist ja mit diesen Anlieferzonen und Gewerbeparkplätzen, die durch den Tag durch für das Gewerbe reserviert sind und abends vom MIV oder von jenen mit einer Parkkarte genutzt werden können, eigentlich gegeben.

Der Anzug ist absolut sinnvoll und wir bitten Sie, ihn zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Es gibt eine Zwischenfrage von Daniel Seiler. Sie wird angenommen.

Daniel Seiler (FDP): Sie wissen aber schon, dass der Gewerbeverband, den Sie zitiert haben, gegen diesen Anzug ist, oder?



Jérôme Thiriet (GRÜNE/jgb): Das weiss ich und ich habe ein absolutes Unverständnis für die ablehnende Haltung des Gewerbeverbandes, weil dieser Wunsch eigentlich vom Gewerbe kommt.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Bruno Lötscher-Steiger.

Bruno Lötscher-Steiger (Mitte-EVP): Die Fraktion Mitte-EVP beantragt Ihnen die Nichtüberweisung, obwohl ich jetzt zweimal gehört habe, wie vernünftig dieser Anzug ist oder wie überhaupt sinnvoll dieser Anzug ist, im Kern ist es natürlich eine vernünftige Überlegung. Wir brauchen für das Gewerbe genügend Parkplätze, aber die Wirkung, die damit zusammenhängt, ist natürlich für die Menschen in dieser Stadt ausserordentlich problematisch, denn das führt dazu, dass nochmals weniger Parkplätze tagsüber zur Verfügung stehen werden für die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, die natürlichen Personen in dieser Stadt. Da haben wir jetzt schon ein grosses Problem geschaffen und dieses Problem verschärfen wir nochmals mehr mit einem guten Grundgedanken und das geht nicht miteinander auf. Wir haben schon einmal so etwas gemacht, da war ich noch nicht im Rat, aber das ist eigentlich eine gute Sache. Wir haben, damit man mehr E-Mobilität fördern kann, ganz viele E-Mobilitätsparkplätze in der Stadt aufgebaut. Ich glaube, das System ist noch gar nicht fertig ausgebaut und ich habe vor zwei Wochen etwa eine Statistik gesehen von IWB und die deckt sich mit meinen eigenen Beobachtungen, diese Plätze sind eigentlich fast immer leer, 1.3 Ladungen pro Tag finden statt.

Also wir leisten uns den Luxus, den knappen Boden so grosszügig an irgendwelche Bedürfnisse zu verteilen, die möglicherweise gar nicht genügend abgeklärt worden sind, währenddem unterdessen wirklich klar geworden ist oder für die meisten klar geworden ist, dass wir für die Menschen, die in dieser Stadt leben, in einigen Quartieren unterdessen dramatische Verhältnisse geschaffen haben mit dem Abbau von Parkmöglichkeiten und die Menschen haben halt ein Auto, sie haben es vielleicht auch in Form von einem E-Mobil, von einem Elektroauto, aber die Menschen haben das und das sind die Menschen, die hier leben und wir müssen auch Politik machen für die Menschen, die hier leben und die hier ihren Alltag verbringen müssen. Diese Autos lösen sich nicht in Luft auf den Tag durch, die müssen halt zum Teil auch am Tag hier irgendwo stehen bleiben. Deshalb ist die Lösung, dass man dann nachts schon dort stehen kann, nur eine halbe Lösung, weil es dann eben für die Menschen am Tag fehlt.

Es tönt sehr gut, aber wenn sogar der Gewerbeverband sagt, halt, so ist es für uns nicht richtig, so können wir das nicht für uns haben, haben wir unsere Bedenken, dass es wirklich so sinnvoll oder so hervorragend ist, wie es auf den ersten Moment scheint. Deshalb sind wir hier skeptisch. Wir sagen einmal Marschhalt, nicht noch mehr und noch ständig und noch schneller. Wir haben heute auch schon wieder Parkplätze abgebaut im Zusammenhang mit dem Strassenprojekt im Kleinbasel. Deshalb würden wir empfehlen, dass wir hier nicht überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächster Einzelsprecher ist Lorenz Amiet.

Lorenz Amiet (SVP): Ich lege mich nicht fest, ob dieser Vorstoss gut gemeint ist oder ob es einfach ein knallharter Parkplatzabbauvorstoss ist. Mein kurzes Votum beschränkt sich jetzt auf ersteres Szenario, also ich bin da eher auf der Seite edle Absicht von Kollege Jérôme Thiriet als auf der Seite von Daniel Hettich, man will primär einfach weiterhin Parkplätze abbauen. Nun gut gemeint, wie Sie wissen, ist häufig nicht gleich gut und ich werde hier ganz kurz für die Haltung des Gewerbeverbandes etwas Verständnis aufbauen zu versuchen.

Wenn Sie Dinge anliefern, die über ein Couvert hinausgehen, dann werden Sie nicht 50 Meter tragen wollen, schon gar nicht 100 Meter. Wenn Sie also eine Baufirma sind oder eine Möbelschreinerei oder sogar ein Umzugsunternehmen, und da spreche ich, wie Sie wissen, aus Erfahrung, dann wollen Sie vor der Haustür parkieren, jeder Meter zählt. Eine durchschnittliche 4,5-Zimmer-Wohnung sind etwa drei bis vier Tonnen Haushaltsgut. Jetzt können Sie sagen, die Leute sollen halt 100 Meter tragen oder schieben oder Sie können Verständnis dafür haben, dass man diese drei bis vier Tonnen nicht über grosse Distanzen tragen will. Was ist das Resultat? Das Resultat ist, Sie wollen einen Parkplatz vor dem Haus haben, den Sie für den Zweck reservieren können als Unternehmer.

Jetzt, was bleibt am Schluss noch, wenn Sie mit den schweren Gütern nicht auf diesen reservierten Parkplätzen gemäss Vorstoss parkieren können? Dann bleiben noch die PWs. Auch PWs können selbstverständlich gewerbliche Fahrten sein. Vorhangvertreter, Versicherungsvertreter oder irgend so etwas. Und dann stellt sich genau die Frage, die vorhin Kollege Bruno Lötscher gestellt hat. Da haben wir dann irgendwo die Güterabwägung zu machen zwischen Parkplätzen, die gelegentlich von Gewerbetreibenden benutzt werden, oder den Parkplatz, den genau der gleiche Gewerbetreibende eben genau dann braucht, wenn er zu Hause ist. Gerade Vertreter arbeiten heute häufig aus dem Homeoffice und gehen dann



zum Kunden, wenn sie einen Termin haben. Aber genau dann brauchen diese Gewerbetreibende den Parkplatz nicht fürs Gewerbe, sondern privat und der steht dann nicht mehr zur Verfügung.

Das Problem muss gelöst werden, indem wir grundsätzlich schauen, dass man Fahrzeuge abstellen kann und nicht diesen Nutzungskonflikt gemäss diesem Vorstoss hervorheben. In diesem Sinne bittet auch die SVP darum, dass man das nicht überweist.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Für ein zweites Votum gemeldet hat sich Daniel Hettich.

Daniel Hettich (LDP): Ich möchte noch ergänzen zu meinem Votum, diese gelbe Fläche, von der wir hier reden, steht für uns Handwerker, wenn wir auf die Baustelle fahren, vier Stunden zur Verfügung und nicht länger, da habe ich einen Zettel unter dem Scheibenwischer. Die blaue Zone, die es schon gibt, die kann ich, wie Herr Amiet gesagt hat, mir reservieren, das ist möglich, gerade beim Zügeln, und ich kann mit der Gewerbeparkkarte dort den ganzen Tag das Fahrzeug hinstellen im Gegensatz zur gelben Fläche. Also auch aus diesem Grund sind wir nicht für diesen Anzug.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Tim Cuénod hat sich ebenfalls für ein zweites Votum gemeldet.

Tim Cuénod (SP): Ich wollte nur kurz einfach noch auf Bruno Lötscher entgegnen. Bei den Elektroautos gilt logischerweise das Zitat; gouverner, c'est prévoir. Man hat bei den Neuzulassungen heute einen deutlich grösseren Anteil an Elektro-, auch an Hybridautos als vor einigen Jahren. Es sind nur noch, glaube ich, knapp 30% Benziner, die zugelassen werden bei den neuen Autos und da wird die Infrastruktur, die man jetzt erstellt hat, sich in ein paar Jahren schon als deutlich nützlich erweisen, weil natürlich die Autos, die aufgegeben werden, natürlich grösstenteils Benziner sind, insofern ist mit einer besseren Belegung zu rechnen.

Auch ist zu sagen, dass wenn Sie sich die Statistiken anschauen über die Belegung in einzelnen Quartieren, so ist es nach der Einführung, nach der letzten Revision der Parkplatzgebühren, wo man unter anderem festgelegt hat, dass grössere Autos mehr bezahlen, also insgesamt ist man hochgegangen, ich denke, das hat dazu geführt, dass es an der Parkplatzfront eine gewisse Beruhigung gegeben hat und dass es so ist, dass ganz objektiv die Belegungszahlen in einigen Quartieren rückläufig sind. Ich finde es auch ehrlich gesagt sinnvoller, auch in einer ökonomischen Betrachtung, dass jetzt Parkplätze drei, vier Mal am Tag durch Gewerbeautos oder anders belegt werden als durch Leute, die eigentlich ein Auto nicht unbedingt brauchen und das dort drei, vier Monate stehen lassen.

Insofern erscheint es mir äusserst sinnvoll, in diese Richtung ein paar zusätzliche Schritte zu gehen, zumal es da wirklich objektive Probleme gibt.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Auch für ein zweites Votum gemeldet hat sich Jérôme Thiriet.

Jérôme Thiriet (GRÜNE/jgb): Ich komme auch noch schnell mit einer Präzisierung betreffend Umzüge und Daniel Hettich. Eine Forderung in diesem Anzug ist eben auch, dass man ein einfaches Verfahren schafft für die Blockade der blauen Zone. Das war an diesem Austausch auch ein Thema, dass es mittlerweile wahnsinnig kompliziert ist. Du musst es eine Woche vorher buchen, du weisst gar nicht, wann du einen Termin hast. Früher konnte man offenbar einfach den «Töggel» bei sich im Auto haben, random selber das machen, das geht nicht mehr, man kriegt eine Busse. Also auch dort kommen wir dem Gewerbe entgegen, wenn wir den Anzug jetzt einmal überweisen und schauen, was sie dazu sagt, wenn es wirklich einfacher wird für das Gewerbe, genau dort, wo es arbeiten muss, dann auch Parkplätze zu haben.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Es gibt eine Zwischenfrage von Lorenz Amiet. Diese wird angenommen.

Lorenz Amiet (SVP): Kann ich Sie davon überzeugen, hier Nein zu stimmen, wenn ich Ihnen sage, dass es in keinem Kanton der Schweiz einfacher ist als in Basel-Stadt, solche blauen Zonenparkplätze zu reservieren?

Jérôme Thiriet (GRÜNE/jgb): Nein, das wäre umso mehr ein Anreiz, hier ein Basler Finish zu machen.



Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Ich habe keine weiteren Einzelsprechenden eingetragen. Somit hat die Anzugstellerin Raffaela Hanauer das Wort.

Raffaela Hanauer (GRÜNE/jgb): Ich möchte gerne mein Votum mit ein paar Tatsachen beginnen. Tatsache ist, Basel-Stadt, Basel, unsere Stadt, ist eine wachsende Agglomeration. Tatsache ist auch, etwa die Hälfte der Haushalte besitzt kein eigenes Auto. Tatsache ist auch, dass der öffentliche Raum begrenzt ist und dass es nicht für alle Privathaushalte Platz im öffentlichen Raum hat, ihr eigenes Auto dort abzustellen. Ein weiter wie bisher und der Ansatz, dass jeder doch ein Auto abstellen dürfen soll im öffentlichen Raum, ist daher auf Grundlage der Tatsachen eine ziemlich unlösbare Gleichung. Das Auto im öffentlichen Raum zu parkieren ist demnach auch ein Privileg. Ich möchte daher gerne über den Leidensdruck sprechen und nicht über, wie wir das Problem verschieben, wem wir es zuschreiben, etc. Denn für das Gewerbe ist die Problematik hier grundlegend, und zwar grundlegender als die Frage, ob ich das Auto, das ich eigentlich nur für Wochenendausflüge brauche und genauso gut auch reservieren könnte und ein Mietwagen nehmen könnte, tatsächlich in der Nähe meiner Wohnungstüre abstellen kann oder nicht.

Dieser Anzug, der jetzt hier vorliegt und zur Debatte steht, möchte Parkplätze dort, wo sie gebraucht werden, schaffen. Es ist ein Anzug, das heisst, alle Inputs, die jetzt hier auch genannt wurden, die können auch bei der Beantwortung Berücksichtigung finden. Ich selbst, ich komme aus einer Handwerksfamilie, man würde es kaum glauben, aber ich habe Verwandte, die machen Sanitär, Spenglerei, ich komme nicht ganz von irgendwo, dass ich jetzt hier selbst diesen Anzug erarbeitet und eingereicht habe. Ich kann daher auch praxisorientiert denken, habe das von meiner Familie mitbekommen und daher möchte ich zur Sensorenthematik auch noch sagen, wenn wir alle Parkplätze im öffentlichen Raum nun mit Sensoren ausrüsten wollen, um dieses Problem zu beheben und um zu schauen, dass das Gewerbe dort die Parkplätze hat, wo sie es brauchen, dann müssen wir das Gewerbe recht lange verträsten, weil das ist ein sehr grosser Aufwand und nicht sehr praxisorientiert. Hingegen mit ein wenig Farbe kann man eine erste Abhilfe schaffen und daher bitte ich Sie, diesen Anzug im Sinne des Pragmatismus für das Gewerbe zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Der Regierungsrat ist bereit, den Anzug entgegenzunehmen. Er wird bestritten von Daniel Hettich und weiteren. Wir kommen damit zur Abstimmung.

Abstimmung

JA heisst Überweisung des Anzugs. NEIN heisst Nichtüberweisung

Ergebnis der Abstimmung

52 Ja, 37 Nein, 4 Enthaltungen. [Abstimmung # 0009096, 03.06.26 17:42:34]

Der Grosse Rat beschliesst

den Anzug dem Regierungsrat zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Sie haben den Anzug mit 52 Ja-Stimmen gegen 37 Nein-Stimmen bei 4 Enthaltungen überwiesen.

14. Motion Christoph Hochuli und Konsorten für die Schaffung eines Frauenhausgesetzes sowie eine Erhöhung der Schutzplätze und der Finanzierung der Frauenhäuser, Stellungnahme des RR

[03.06.26 17:42:42, 25.5492.02]



Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Der Regierungsrat stellt fest, dass die Motion rechtlich teilweise zulässig ist und beantragt, ihm diese als Anzug zu überweisen. Die Motionäre verlangen die Umsetzung der Motion innert zwei Jahren. Das Wort hat Regierungsrätin Stephanie Eymann.

RR Stephanie Eymann, Vorsteherin JSD: Der Schutz von Opfern vor Gewalt ist dem Regierungsrat ein grosses Anliegen. Vor diesem Hintergrund hat er mit zwei Frauenhäusern in der Region Leistungsvereinbarungen abgeschlossen. Darüber hinaus werden mit dem im letzten Jahr lancierten Gewaltmonitoring Daten zu häuslicher Gewalt gesammelt und ausgewertet, um die Prävention in diesem Bereich zu stärken. Denn das Ziel ist letztlich, Gewalttaten im häuslichen und persönlichen Umfeld zu verhindern.

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Verhandlung der Leistungsvereinbarungen mit den Frauenhäusern bereits festgestellt, dass Bedarf nach einer formell gesetzlichen Grundlage besteht und dem JSD einen entsprechenden Auftrag erteilt. Die Arbeiten dazu sind in Gang und werden im Laufe des laufenden Jahres abgeschlossen. Im Zentrum der Arbeiten steht eine gesamtheitliche Betrachtung der Situation, welche die unterschiedlichen Bedarfsgruppen berücksichtigt. Neben erwachsenen Frauen mit oder ohne Kinder sind dies auch queere Menschen, Minderjährige und junge Erwachsene, Männer und Menschen mit Behinderungen. Ebenso gilt es, verschiedene Szenarien zu berücksichtigen, wie zum Beispiel akute Notfälle, Hochsicherheitsfälle oder Anschlusslösungen. Im Unterschied zum Kanton Basel-Landschaft werden wir voraussichtlich keinen separaten Erlass schaffen. Das Thema eignet sich für eine Ergänzung des Einführungsgesetzes zum Opferhilfegesetz des Bundes. Somit ist das erste Anliegen der Motion bereits in Arbeit.

Darüber hinaus fordert die Motion eine Erhöhung der Schutzplätze in den Frauenhäusern sowie deren Finanzierung zu mindestens 75%. Wie die rechtliche Abklärung ergeben hat, liegen diese Forderungen nicht oder besser gesagt nicht ausschliesslich im Zuständigkeitsbereich des Grossen Rates oder des Regierungsrats. Vielmehr sind die Themen Gegenstand von Gesprächen und Verhandlungen mit den Frauenhäusern und dem Kanton Basel-Landschaft. Organisationen, deren Mitwirkung nicht mittels Motion verbindlich festgelegt werden können. Die Motion ist diesbezüglich also rechtlich unzulässig.

Natürlich ist es aus Sicht des Regierungsrats sehr ernst zu nehmen, wenn gewaltbetroffene Personen in akuten Krisensituationen keinen Schutzplatz finden. Hierzu möchte ich aber noch einmal deutlich klarmachen, es wurden und werden auch bei Platzmangel keine Schutzbedürftigen im Stich gelassen. Können betroffene Personen wegen Platzmangels oder aus anderen Gründen nicht aufgenommen werden, wird über die Opferhilfe beider Basel bei einem anderen Frauenhaus einen Platz organisiert. In Notfallsituationen können die Frauenhäuser oder die Opferhilfe zudem kurzfristige Platzierungen in Hotels veranlassen. Erst vor kurzem haben die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft mit den beiden Frauenhäusern Abgeltungen ausgehandelt, die das bestehende Platzangebot nachhaltig sichern sollen.

Die Weiterentwicklung der Fallzahlen wird von den zuständigen Fachstellen der beiden Kantone in engem Austausch mit den Frauenhäusern und der Opferhilfe aufmerksam beobachtet. Entscheidend ist dabei die Betrachtung der Gesamtsituation. Je nach Entwicklung kann der Bedarf an Schutzplätzen sehr unterschiedlich ausfallen, sei es für Minderjährige und junge Erwachsene, für akute Notfälle und auch für Hochsicherheitsplätze oder Anschlusslösungen. Nicht zuletzt spielt auch die Entwicklung des Schutzplatzangebots anderer Kantone eine Rolle. Eine seriöse Bedarfsplanung setzt deshalb eine kontinuierliche Evaluation voraus. Sobald eine solche vorliegt, kann diese als Grundlage dafür dienen, die Anzahl Schutzplätze im Rahmen der Neuverhandlung der Leistungsvereinbarungen zu erhöhen und die Abgeltung an die Frauenhäuser anzupassen, immer in enger Absprache mit dem Kanton Basel-Landschaft, den Frauenhäusern und der Opferhilfe. Hierzu kann Ihnen der Regierungsrat in zwei Jahren gerne Bericht erstatten.

Vor diesem Hintergrund beantragt Ihnen der Regierungsrat, die Motion Hochuli und Konsorten für die Schaffung eines Frauenhausgesetzes sowie eine Erhöhung der Schutzplätze und die Finanzierung der Frauenhäuser als Anzug zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Erster Fraktionssprecher für die Mitte-EVP ist Christoph Hochuli.

Christoph Hochuli (Mitte-EVP): Der Regierungsrat schreibt in seiner Antwort, dass die Motion nur teilweise rechtlich zulässig sei. Rechtlich nicht zulässig sei der Motionsteil, der die Erhöhung der Anzahl Schutzplätze fordert, weil er eine Mitwirkung der Frauenhäuser bedingt. Das kann ich überhaupt nicht nachvollziehen. Selbstverständlich hatte ich mit den Leiterinnen der Frauenhäuser Kontakt und sie unterstützen alle Forderungen dieser Motion.

Das Frauenhaus beider Basel hat in den letzten Jahren mehrmals gegenüber dem Regierungsrat erwähnt, dass es mehr Schutzplätze benötigt. Im Jahr 2024 hatte das Frauenhaus beider Basel eine durchschnittliche Auslastungsquote von 96%



und im 2025 waren es 88%. Beim Heilsarmee Frauenhaus Region Basel waren es im Jahr 2024 90% und im Jahr 2025 88%. Stand heute ist das Frauenhaus beider Basel im Jahr 2026 zu 94% belegt, das Heilsarmee Frauenhaus 91%. Also beide Frauenhäuser sind auch heute sehr stark ausgelastet.

Im Jahr 2025 konnten 142 Frauen aus Platzmangel im Frauenhaus beider Basel nicht aufgenommen werden, im 2024 waren es sogar 225 Frauen. 28 Frauen konnten wegen fehlenden personellen Ressourcen nicht aufgenommen werden, im 2024 waren es sogar 38 Frauen. Die Abweisungsquote betrug somit im Jahr 2025 22%, nur die Frauen gerechnet, also ohne ihre Kinder. 2024 lag die Abweisungsquote sogar bei 35%. Davon konnten nur 37 Frauen respektive 4,5% direkt an das Heilsarmee Frauenhaus vermittelt werden. Der Bedarf an zusätzlichen Schutzplätzen ist also auch seit der Einreichung dieser Motion sehr hoch.

Im Jahr 2026 gab es bisher ungewöhnlich viele Hotelplatzierungen. Dies geschieht natürlich nur, wenn beide Frauenhäuser über kein freies Zimmer verfügen. Die Aussage in der Motionsantwort, dass keine Schutzbedürftigen im Stich gelassen werden, ist falsch, denn es ist Tatsache, dass viele Frauen während einem Hotelaufenthalt zurück zum Täter gehen, weil sie alleine in einem Hotelzimmer überfordert sind, vor allem wenn die Platzierung zum Beispiel an einem Freitagabend geschieht und erst am Montag der erste Kontakt zur Opferhilfe stattfindet, oder wenn die Frauen hoch gefährdet sind und entsprechend Angst haben, aber auch, wenn die Frauen mehrere Kinder mit dabei haben. In der Antwort auf meine vorhergehende schriftliche Anfrage schrieb der Regierungsrat damals sogar selber, dass gemäss den Vorgaben der Istanbul-Konvention in den Kantonen Basel-Stadt und Baselland zusätzlich zu den bestehenden Schutzplätzen insgesamt zehn weitere Plätze respektive Zimmer optimal wären.

Es freute mich zu lesen, dass der Regierungsrat bereits daran ist, eine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung der Schutzplätze auszuarbeiten. Ob dies als eigenständiges Gesetz oder als Teil im Einführungsgesetz zum Opferhilfegesetz geschieht, spielt meines Erachtens keine Rolle.

Zur Finanzierung. Die Konferenz der kantonalen Sozialdirektorinnen und Sozialdirektoren empfiehlt eine Sockelfinanzierung idealerweise zu 75% und ergänzend Bereitstellungskosten. Dies wären also sogar mehr als 75%, wie wir in der Motion als Mindestfinanzierung fordern. Die beiden Kantone haben entschieden, dass sie keine Sockelfinanzierung mehr zahlen, sondern nur Bereitschaftskosten. Das ist auch okay so. Es ist korrekt, dass das Staatsbeitragsgesetz bei der Ausrichtung von Staatsbeiträgen eine Eigenleistung vorsieht. Im Jahr 2025 lag diese aber beim Frauenhaus beider Basel bei 41% im Vergleich zu den Staatsbeiträgen von nur 59%. Im Jahr 2024 waren 52% Eigenleistung des Frauenhauses beider Basel und 48% finanzielle Beteiligung der Kantone Basel-Stadt und Baselland.

Das Frauenhaus beider Basel muss jährlich etwa 800'000 Franken selber akquirieren. Das ist extrem viel Geld und bedeutet ein grosser Aufwand, diese Mittel aufzutreiben. Warum die Opferhilfe beider Basel als Verein und auch mit einem Leistungsvertrag hingegen zu rund 95% finanziert wird, ist für mich nicht nachvollziehbar. Da erwarte ich gleich lange Spiesse. Da die beiden Frauenhäuser bikantonal finanziert werden, wurde im April auch eine Motion im Landrat eingereicht, ebenfalls mit Unterschriften aus allen Parteien.

Ich befürchte, dass mit einer Zweitüberweisung als Anzug der Regierungsrat erst bei den nächsten Verhandlungen für die Leistungsvereinbarung ab 2029 mit den Frauenhäusern über die Finanzierung und die Erhöhung der Anzahl Schutzplätze verhandeln würde. Deshalb bitte ich Sie, auch im Namen der Mitte-EVP-Fraktion, die Motion nochmals als Motion zu überweisen, damit diese innert der geforderten zwei Jahre umgesetzt wird.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächste Fraktionssprecherin für die GRÜNE/jgb ist ein Anouk Feurer.

Anouk Feurer (GRÜNE/jgb): Die Auslastung und Verfügbarkeit von Frauenhäusern zeigt sich als zentral in einer Gesellschaft, in welcher Gewalt an Frauen und Kindern so ausgeprägt ist. Wenn im Jahr 2024 fast 300 gewaltbetroffene Frauen und Kinder in den bestehenden Basler Frauenhäusern abgewiesen werden mussten, zum Teil direkt wegen akutem Platzmangel, dann besteht beim Opferschutz unbestreitbarer Handlungsbedarf, auch wenn in allen Fällen zum Glück kurzfristige Lösungen gefunden wurden. Wenn wir schon die Gewalt nicht schnell genug reduzieren und verhindern können, müssen wir unbedingt die Schutzräume dem Bedarf entsprechend garantieren.

Die Regierung teilt dieses Problembewusstsein und bestätigt im Bericht, dass bereits an einer gesetzlichen Grundlage gearbeitet wird. Aber beim Instrument dieses Vorstosses gehen unsere Meinungen auseinander. Der Regierungsrat beantragt uns heute, diese Motion als unverbindlicheren Anzug zu überweisen. Er begründet dies im Wesentlichen mit formellen Bedenken bezüglich der Zuständigkeit. Die formellen Argumente sind zwar verständlich, aber sie dürfen uns hier nicht blockieren. Die Regierung gibt zu bedenken, dass man per Motion nicht direkt den Inhalt von Leistungsvereinbarungen mit spezifischen privaten Trägerschaften diktieren könne. Doch diese rechtliche Argumentation greift hier zu kurz, wenn wir das eigentliche Ziel dieses Vorstosses betrachten. Es geht bei dieser Motion im Kern nicht um ein exklusives Privileg für die zwei namentlich genannten Institutionen, es geht um den übergeordneten Auftrag an den Kanton, Schutzplätze in



ausreichender Zahl zu garantieren und deren Finanzierung auf ein solides, verlässliches Fundament von mindestens 75% zu stellen. Selbstverständlich beschränkt sich dieser Auftrag nicht nur auf die bestehenden Häuser. Sollte der Bedarf es erfordern, ist ja völlig klar, dass im Rahmen eines neuen Gesetzes auch weitere und andere Frauenhäuser und Opferschutzeinrichtungen finanziert werden können und müssen. Das können wir der Regierung heute mit unseren Voten mitgeben.

Wenn wir die Motion heute überweisen oder nächstes Mal, geben wir der Regierung den klaren verbindlichen Auftrag, genau diese gesetzliche und finanzielle Basis für den gesamten Opferschutz im Kanton zu schaffen. Damit nehmen wir ernst, in welcher schlimmen Realität die gewaltbetroffenen Menschen leben und bieten ihnen unabhängig von formalistischen Argumenten einen Ausweg. Die Überweisung als Anzug würde dem Ernst der Lage hingegen nicht gerecht werden. Ein Anzug bleibt unverbindlich. Angesichts der Zahlen und des täglichen Risikos für gewaltbetroffene Frauen und Kinder in unserer Region brauchen wir Verbindlichkeit und Planungssicherheit. Wir benötigen ein kantonales Opferschutzgesetz, das eine ausreichende Anzahl an Plätzen und eine faire staatliche Finanzierung langfristig sichert. Das ist das Mindeste und wir müssen das als Kanton leisten.

Im Namen der Fraktion GRÜNE/jgb bitte ich Sie deshalb, diesen Vorstoss als Motion zu überweisen.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Nächste Fraktionssprecherin ist Heidi Mück für die BastA.

Heidi Mück (BastA): Es ist erfreulich, dass der Regierungsrat daran ist, eine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung von Schutzplätzen zu schaffen. Damit wird ein wichtiger Teil dieser Motion erfüllt. Nach dem Lesen der Stellungnahme des Regierungsrats war ich deshalb auch wie damit einverstanden, dass die Motion als Anzug weiterbehandelt wird. Danach ist mir aber aufgefallen, dass der Einwand, dass eine Leistungsvereinbarung mit nichtstaatlichen Institutionen nicht Gegenstand einer Motion sein darf, in letzter Zeit etwas inflationär verwendet wird. Hier geht es mir wie dem Motionär Christoph Hochuli, dieser Einwand, der verhebt einfach nicht. Der Grosse Rat kann doch dem Regierungsrat einen verbindlichen Auftrag erteilen, der auch die Zusammenarbeit mit privaten Institutionen beinhaltet. Welche anderen Organisationen kämen denn sonst in Frage als die aktuellen Betreiberinnen der beiden Frauenhäuser in der Region? Oder möchte der Regierungsrat in Eigenregie zusätzliche Schutzplätze aufbauen? Nur zu, dagegen wäre grundsätzlich ja nichts einzuwenden, aber darum geht es ja gar nicht. Wir wollen, dass es mehr Schutzplätze für gewaltbetroffene Frauen und ihre Kinder gibt, und zwar rasch. Das ist doch der Punkt. Wie das genau gehandhabt wird, sei ruhig dem Regierungsrat überlassen, er wird da sicher eine pragmatische Lösung finden, höchstwahrscheinlich mit den schon jetzt dafür zuständigen nichtstaatlichen Organisationen. Diesen Auftrag möchten wir aber dem Regierungsrat verbindlich geben und wir möchten eine zeitnahe Erfüllung und deshalb plädieren wir auch für die Überweisung als Motion.

Gianna Hablützel-Bürki, Grossratspräsidentin: Mit Blick auf die Uhr schliesse ich die Sitzung. Wir fahren nächsten Mittwoch weiter mit der Rednerliste, die wir jetzt haben, Jenny Schweizer und Melanie Nussbaumer. Besten Dank und einen schönen Abend.

Schluss der 18. Sitzung

18:00 Uhr