

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und  
Energiekommission des Grossen Rates

zur

**Initiative Basel zu Fuss**

sowie zum

**Bericht des Regierungsrates zur Initiative  
Basel zu Fuss (Nr. 9016)**

vom 6. Dezember 2002 / P972635

Den Mitgliedern des Grossen Rates des Kantons Basel-Stadt  
zugestellt am 13. Dezember 2002

## **Inhaltsverzeichnis**

### **1. Einleitung**

- 1.1. Zusammensetzung der Kommission
- 1.2. Vorgehen

### **2. Grundsätze und Ziele zur Förderung des zu Fuss Gehens**

- 2.1. Gesetzliche Grundlagen
- 2.2. Ziele der Regierung
- 2.3. Fachliche Grundlagen

### **3. Initiative Basel zu Fuss**

- 3.1. Wortlaut der Initiative
- 3.2. Erläuterungen der Initianten

### **4. Bericht 9016 des Regierungsrates zur Initiative „Basel zu Fuss“**

### **5. Feststellungen und Erwägungen der UVEK**

- 5.1. Das Ziel der Initiative ist richtig.
- 5.2. Die Ziele der Initiative werden nicht konsequent umgesetzt
- 5.3. Wo liegen die Probleme?
- 5.4. Wie können die Probleme gelöst werden?
- 5.5. Wie kann das Parlament mit einer unformulierten Initiative vorgehen?
- 5.6. Ein Grossratsbeschluss soll die Anliegen der Initiative aufnehmen

### **6. Beschlüsse zur Förderung des zu Fuss Gehens**

- 6.1. Allgemeine Grundsätze zur Förderung des Fussgängerverkehrs
- 6.2. Grundsätze zur Planung und Projektierung
- 6.3. Finanzierung
- 6.4. Rechenschaftsbericht
- 6.5. Vernehmlassung bei den Initianten

### **7. Antrag**

### **8. Schlussbemerkungen**

**Grossratsbeschluss zur Initiative Basel zu Fuss**

**Grossratsbeschluss zur Förderung des zu Fuss Gehens**

**Grossratsbeschluss betreffend Grundsätze für die Fusswegplanung**

## **1. Einleitung**

Die unformulierte Initiative „Basel zu Fuss“ ist nach Prüfung durch die Staatskanzlei vom 7. Januar 1998 gemäss §28 der Kantonsverfassung zustande gekommen. Sie wurde vom Grossen Rat am 9. September 1998 für rechtlich zulässig erklärt und dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen. Mit dem Bericht Nr. 9016 vom 19. September 2000 beantragte die Regierung dem Parlament, die Initiative dem Volk zur Abstimmung vorzulegen. Hierbei sei den Stimmberechtigten zu empfehlen, die Initiative zu verwerfen.

Der Grosse Rat behandelte die Initiative an seiner Sitzung vom 19. Oktober 2000. Er trat auf das Geschäft ein, war aber mit dem Antrag der Regierung nicht einverstanden und überwies die Initiative seiner damaligen Gesamtverkehrskommission.

Die Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission, die Nachfolgekommission der GVK, beantragt dem Grossen Rat mit diesem Bericht, die Initiative „Basel zu Fuss“ auszuformulieren und einem Grossratsbeschluss zur Förderung des zu Fuss Gehens zu zuzustimmen, der die Anliegen der Initiative aufnimmt, sowie die von der UVEK verabschiedeten Grundsätze zur Fusswegplanung in zustimmenden Sinn zur Kenntnis zu nehmen.

### **1.1. Zusammensetzung der Kommission**

Die Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission hat das vorliegende Geschäft in folgender Zusammensetzung behandelt:

Susanne Signer, Präsidentin	Christian Klemm
Kurt Bachmann	Eugen Schmid
Thomas Baerlocher	Daniel Stolz
Markus Benz	Lukas Stutz (ab 27.2.2002)
Martin Cron	Rudolf Vonder Mühll
Kathrin Giovannone	Fritz Weissenberger
Eva Huber-Hungerbühler	Prof. Dr. Peter Wick (bis 26.2.2002)
Dr. Christine Kaufmann	Peter Zinkernagel

Das Protokoll führte Martha Wälchli.

### **1.2. Vorgehen**

Nach einem Hearing mit Vertretern der Initiativkomitees und Vertretern der Verwaltung beschloss die UVEK mit 12 zu 2 Stimmen, das Ziel der Initiative zu unterstützen und diese auszuformulieren. Sie beauftragte eine Subkommission mit den Vorbereitungsarbeiten.

Mitglieder der vorbereitenden Subkommission waren:

Susanne Signer, Eva Huber-Hungerbühler, Dr. Christine Kaufmann, Eugen Schmid, Fritz Weissenberger

## **2. Grundsätze und Ziele zur Förderung des zu Fuss Gehens**

### **2.1. Gesetzliche Grundlagen**

Im **Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege** (FWG) vom 4. Oktober 1985 werden die Kantone beauftragt, Fusswegnetze und Wanderwegnetze zu planen, zu erstellen und zu unterhalten. Sie haben das Fuss- und Wanderwegnetz in Plänen festzuhalten (Art. 4). Die Kantone müssen dabei die Betroffenen und interessierten Organisationen bei der Planung beziehen (Art. 8) und haben Fachstellen für Fuss- und Wanderwege zu bezeichnen (Art 13).

Im Gegensatz zum Wanderwegnetz, das gemäss Art.3 FWG vorwiegend der Erholung dient und in der Regel ausserhalb des Siedlungsgebietes liegt, bezeichnet das Fusswegnetz Verkehrsverbindungen für Fussgängerinnen und Fussgänger im Siedlungsgebiet.

Der Kanton Basel-Stadt hat den Bundesauftrag noch nicht abschliessend erfüllt. Er hat dem Bund und privaten Organisationen den Entwurf zum Teilrichtplan „Fuss- und Wanderwege“ zur Vernehmlassung vorgelegt. Basierend auf diesem Entwurf entstand der Teilplan „Fussverkehr“ im Verkehrsplan Basel. Mit der Verabschiedung des Verkehrsplans durch die Regierung liegt nun ein Beschluss vor, auf dessen Basis der Teilrichtplan endgültig ausgestattet und zusammen mit der entsprechenden Verordnung für Fuss- und Wanderwege dem Bund eingereicht werden kann. Dies soll gemäss Auskunft der Verwaltung im nächsten Jahr geschehen. Erst damit wird der Bundesauftrag mit über 10 Jahren Verspätung erfüllt sein.

Das **Umweltschutzgesetz BS** (USG BS) hält als Grundsatz im §13 fest, dass sich der Kanton und die Landgemeinden dafür einsetzen, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern. Dazu treffen sie Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen. Sie sorgen durch bauliche, betriebliche, verkehrslenkende oder beschränkende Massnahmen dafür, dass Fussgängerinnen und Fussgänger sowie der nicht motorisierte und der öffentliche Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr bevorzugt und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werde.

### **2.2. Ziele der Regierung**

Im **Verkehrsplan Basel** hält die Regierung unter dem Titel „Mehr Platz für die Fussgänger“ die Ziele zum Fussgängerverkehr fest:

*„Fussgänger sind die schwächsten Verkehrsteilnehmer. Im öffentlichen Strassenraum müssen verstärkt Massnahmen zur Verbesserung der Fussgängerbeziehungen durchgeführt werden. Dazu gehören die Sicherstellung, die Ergänzung und die attraktive Gestaltung von Flächen und Achsen für den Fussgängerverkehr und deren Zusammenschluss zu Netzen, sichere Schulwege sowie vermehrte Mischnutzung des Strassenraumes für Begegnung und Spiel in Wohngebieten. Vor allem im Innerstadtbereich sind die verkehrsfreien Fussgängerbereiche auszudehnen, miteinander zu verbinden und attraktiv zu gestalten“*

Das **Aktionsprogramm Stadtentwicklung** sieht mehrere Projekte zugunsten von Fussgängerinnen und Fussgängern vor (Umsetzung zwischen 2000 und 2004).



## 2.3. Fachliche Grundlagen

In den beiden Nationalen Forschungsprogrammen „Stadt und Verkehr“ (NFP 25) sowie „Verkehr und Umwelt“ (NFP41) wurden Themen bearbeitet, die sich mit Fussgängerverkehr befassen.

Die Notwendigkeit einer Förderung des Fussverkehrs wird mit den neuesten Ergebnissen aus dem Nationalen Forschungsprogramm 41 „Verkehr und Umwelt“ ausdrücklich bestätigt. Aus den 41 Thesen zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung betreffen drei Thesen den Fussgängerverkehr direkt:

- Potenziale autofreier Haushalte nutzen, d. h. Förderung alternativer Mobilitätsangebote (These 14)
- Human Powered Mobility (Fuss- und Veloverkehr) nutzen und fördern, d. h. Rahmenbedingungen gezielt verbessern (These 15)
- "Vision Zero" anstreben, d. h. Sicherheit aller Verkehrsmittel verbessern (These 24)

Im Rahmen des NFP 41 wurde auch eine besondere Forschung zum Thema Fuss- und Veloverkehr durchgeführt. Die wichtigsten Ergebnisse lauten:

- Potenziale für den Fuss- und Veloverkehr sind vorhanden (Veloverkehr 50-100%, Fussverkehr 20-40% mehr Wege)
- Es gibt keine nachhaltige Entwicklung ohne Fuss- und Veloverkehr.
- Institutionelle Hindernisse (fehlende Datengrundlagen, auf den motorisierten Verkehr ausgerichtete Gesetze, Normen und Finanzierungsmechanismen usw.) sind abzubauen.
- Die finanziellen Mittel sind neu zu verteilen.
- Es braucht eine bessere Kommunikation.
- Raum- und Stadtentwicklung ist auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel auszurichten.

Die fachlichen Grundlagen im Bereich Fussverkehr sind noch sehr lückenhaft. Das Thema Fussverkehr wurde lange vernachlässigt. Forschungen mit dem Schwerpunkt Fussverkehr sind in der Schweiz erst seit ein paar Jahren aktuell (Führung an Knoten, Querungen, NFP 41).

Normen der Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute (VSS) zum Fussverkehr sind erst im Aufbau begriffen. Nur das Thema Fussgängerstreifen ist bis heute normiert. In Vorbereitung sind eine Grundlagennorm sowie eine Norm zum Thema Querungen.

Die Schweizerische Beratungsstelle für Unfallverhütung hat in verschiedenen Publikationen die Sicherheit des Fussverkehrs behandelt (Schulwege, Fussgängerstreifen).

Das Europäische Parlament hat bereits 1988 die Europäische Charta der Fussgänger verabschiedet, in der die Rechte der Fussgängerinnen und Fussgänger in acht Artikeln festgeschrieben sind.

### **3. Initiative Basel zu Fuss**

#### **3.1. Wortlaut der Initiative**

*„Die unterzeichnenden, im Kanton Basel-Stadt stimmberechtigten Personen stellen im Sinne einer unformulierten Initiative gemäss §28 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 2. Dezember 1889 das Begehr, der Grosse Rat möge einen Erlass mit folgendem Inhalt beschliessen:*

*Beschluss zur Förderung des Fussgängerverkehrs*

1. *Der Kanton verwirklicht ein Netz von sicheren und attraktiven Fusswegen im gesamten Siedlungsgebiet. Er ist auch verantwortlich für den Unterhalt dieser Wege. Dabei gelten insbesondere die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Fuss- und Wanderwege und des kantonalen Umweltschutzgesetzes hinsichtlich der Förderung der Fortbewegung zu Fuss und der Anlage von Fusswegen.*
2. *Folgende Massnahmen stehen im Vordergrund:*
  - *Verfügung bestehender Fusswege, Fussgängerzonen, Wohnstrassen und ähnlicher Anlagen zu einem lückenlosen Netz mit direkten Wegen*
  - *Sanierung gefährlicher Abschnitte und Kreuzungen*
  - *Erleichterung des Fortbewegens für behinderte und betagte Menschen*
  - *Gestaltung sicherer Schulwege*
  - *Weitgehender Verzicht auf Unterführungen*
  - *Fussgängerfreundliche Zugänge zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs*
  - *Signalisierung der Fusswege*
3. *Das Fusswegnetz ist innert 10 Jahren nach Inkrafttreten dieses Beschlusses zu verwirklichen.*
4. *Zur Realisierung des Fusswegnetzes sind mindestens 2% der jährlich für Strassenbau und -unterhalt aufgewendeten Mittel zu verwenden.*
5. *Der Regierungsrat ist in Zusammenarbeit mit den Landgemeinden für den Vollzug dieses beschlusses besorgt, insbesondere für die Planung und Koordination der Massnahmen sowie die Überwachung der Ausgaben. Er orientiert die Öffentlichkeit jährlich in Form eines Berichts über den Stand der Realisierung und der Ausgaben.*
6. *Er nennt eine aus Verwaltung und privaten Organisationen paritätisch zusammengesetzte Kommission, welche an der Planung und Realisierung der Massnahmen mitwirkt.*
7. *Dieser Beschluss tritt mit Annahme der Initiative durch das Volk in Kraft.“*

Die Initiative wurde von der VCS Sektion beider Basel und der Arbeitsgemeinschaft Recht für Fussgänger lanciert und von verschiedenen weiteren Organisationen unterstützt.

#### **3.2. Erläuterungen der Initianten**

Auf dem Initiativbogen und in einer Begleitbroschüre begründen die Initianten, warum Massnahmen notwendig sind und zeigen an konkreten Beispielen den Handlungsbedarf auf. Sie haben der Kommission zusätzlich mit einem Videofilm aufgezeigt, wo der Schuh drückt und was die Initiative bewirken will.

Die Initiative will Druck auf die Regierung machen, damit endlich die im Umweltschutzgesetz verankerten Grundsätze „Fussgängerinnen und Fussgänger (...) gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr zu bevorzugen und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen zu schützen“ in der Praxis umgesetzt werden.

Denn im Verkehrsalltag gilt bis heute:

„Vielerorts fehlen Fussgängerstreifen, - insbesondere Kinder und ältere Menschen sind auch auf Fussgängerstreifen gefährdet. Viele Trottoirs, Tram und Mittelinseln sind zu schmal. Bei Lichtsignalanlagen sind die Grünphasen oft zu kurz. Fussgängerinnen und Fussgänger werden auf den Trottoirs durch abgestellte Autos, fahrende Velos und Skaters sowie durch Verkehrsschilder behindert.“

Viele Massnahmen können kostenneutral ausgeführt werden. Damit auch aufwändige Massnahmen realisiert werden können, wird eine Umverteilung der für Verkehrsinfrastruktur vorhandenen Gelder zu Gunsten zu Fuss Gehender verlangt.

#### **4. Bericht 9016 des Regierungsrates zur Initiative „Basel zu Fuss“**

Die Regierung kommt in ihrem Bericht zur Initiative vom 19. September 2000 zum Schluss, dass die Ziele der Initiative inhaltlich bereits überwiegend in Bearbeitung oder umgesetzt seien. Das Raumplanungsgesetz und das Gesetz über Fuss- und Wanderwege des Bundes würden bereits die entsprechenden Regelungen enthalten. Zu den Grundlagen für den Vollzug der Initiative gehöre das Umweltschutzgesetz des Kantons BS mit der Aufgabe, den nichtmotorisierten und öffentlichen Verkehr gegenüber dem motorisierten Privatverkehr zu bevorzugen. Der Teilrichtplan Fuss- und Wanderwege sei Bestandteil vom Verkehrsplan Basel 2000 und das Aktionsprogramm Stadtentwicklung Basel enthalte zahlreiche Projekte zu Gunsten der Fussgänger sowie Massnahmen zur Wohnumfeldverbesserung und zur Sicherung von Schulwegen. Die Anliegen der Initiative werden daher in der von ihr gesetzten Frist materiell weitgehend umgesetzt sein. Voraussetzung dafür seien genügende finanzielle Mittel, insbesondere für Oberflächenmassnahmen der Nordtangente sowie für Verbesserungen in der Innenstadt.

#### **5. Feststellungen und Erwägungen der UVEK**

##### **5.1. Das Ziel der Initiative ist richtig**

Basel braucht ein sicheres und attraktives Fusswegnetz. Dies wird sowohl von der Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission als auch von der Regierung oder Verwaltung anerkannt.

Die Forderungen der Initiative stimmen mit den Zielen zum Fussgängerverkehr im Verkehrsplan Basel überein.

Neben verkehrlichen Aspekten möchte die Kommission auch auf wichtige wirtschaftliche und gesundheitspolitische Vorteile weisen, die das zu Fuss Gehen mit sich bringt. Ein attraktives Fussgängernetz ermuntert zu vermehrtem Gehen.

## **5.2. Die Fussgängerförderung wird nicht konsequent umgesetzt**

Die UVEK kommt nach Prüfung des Anliegens zu andern Schlüssen als die Regierung. Zwar existieren gesetzliche Grundlagen und die Ziele der Initiative stimmen mit denen der Regierung überein, doch die Umsetzung der Massnahmen hält mit den Zielsetzungen nicht Schritt.

**Die Anliegen der zu Fuss Gehenden werden nicht genügend ernst genommen und haben vielfach keine Priorität.**

Es braucht dringend eine bessere Verankerung der Fussgängeranliegen in der Verwaltung.

Fall 1:

Problematische Fussgängersituationen sind zwar oft erkannt, Verbesserungsvorschläge liegen zum Teil auch vor, doch die Projekte werden nicht realisiert.

Beispiele: Erasmusplatz, Aeschenplatz

Fall 2

Wichtige Fussgängeranliegen werden bei der Strassensanierung vergessen.

Beispiele: Einfahrt in die Spalenvorstadt/Petersgraben (Trottoirbreite im Kurvenbereich.), Kannenfeldplatz (Tunnelsanierung gegenwärtig im Gang, Vorschläge vor anderthalb Jahren für HPA-P ausgearbeitet)

Fall 3

Der Platz auf dem Trottoir wird legal anderweitig genutzt.

Beispiele: Die Rotlichtkamera in der Feldbergstrasse wurde so montiert, dass Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Trottoir stark behindert werden. Signaltafeln stehen oft an für zu Fuss Gehende ungünstigen Orten. (z.B. verbotene Fahrtrichtung an der Einfahrt in die Theaterstrasse), Parkplätze auf dem Trottoir in der Grenzacherstrasse.

Fall 4

Der Platz, der den zu Fuss Gehenden eigentlich zur Verfügung stehen sollte, wird illegal anderweitig genutzt.

Beispiele: Falschparker Falknerstrasse, Leonhardsgraben

## **5.3. Wo liegen die Probleme?**

Die für Fussgängeranliegen zuständige Fachstelle „Langsamverkehr“ (total 90 Stellenprozente für Fussgänger- und Veloverkehrsmassnahmen sowie Begegnungszonen) im Hochbau- und Planungsamt kann ohne Unterstützung der Fussgängeranliegen durch andere Planungsstellen wenig ausrichten. Sie ist weder mit einem ausreichenden Budget, noch mit den erforderlichen Kompetenzen ausgestattet.

Die Grossprojekte (Nordtangente, Messe und Euroville) binden die Investitionsgelder. Für diverse kleinere Fussgängermaßnahmen bleibt kein Geld. Sie werden aufgeschoben.

#### **5.4. Wie können die Probleme gelöst werden?**

Es braucht Massnahmen auf verschiedenen Ebenen:

- verbindliche Planungsgrundsätze für den Fussverkehr
- eine bessere Verankerung der Fussgängeranliegen in der Verwaltung
- Planungsabläufe, die garantieren, dass die Anliegen der zu Fuss Gehenden berücksichtigt werden
- ausreichende finanzielle Mittel für die Projektierung und Planung der Fussgängermaßnahmen
- Öffentlichkeitsarbeit

#### **5.5. Wie kann das Parlament mit einer unformulierten Initiative vorgehen?**

Tritt der Grosse Rat auf die Initiative ein, so kann er diese ausformulieren. Gemäss §23 des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum bestimmt der Grosse Rat, ob er die Vorlage, welche das Anliegen der Initiative erfüllt, auf der Stufe der Verfassung, des Gesetzes oder des Beschlusses erlassen will.

#### **5.6. Ein Grossratsbeschluss soll die Anliegen der Initiative aufnehmen**

Die UVEK beschloss, dass in diesem Fall ein Grossratsbeschluss die adäquate Erlassstufe für das in der Initiative formulierte Anliegen ist.

Da die Ziele der Initiative „Basel zu Fuss“ unbestritten sind, suchte die UVEK einen Weg, wie deren Umsetzung gesichert werden kann. Dabei standen zwei Themen in Vordergrund:

1. Welche Wirkung soll erzielt werden?
2. Wie soll deren Finanzierung gesichert werden?

Zu 1. Im Sinne eines wirkungsorientierten Vorgehens definiert die Kommission allgemeine Grundsätze zur Förderung des zu Fuss Gehens sowie organisatorische und technische Grundsätze zur Planung und Projektierung der Fussgängermaßnahmen (Kapitel 6.1. und 6.2.).

Zu 2. Die Frage, wie die notwendigen finanziellen Mittel gewährt werden sollen, wurde intensiv diskutiert. Die Initiative verlangt keine zusätzlichen Gelder, sondern eine Umverteilung der vorhandenen Mittel. Sie postuliert, dass 2% der jährlich für Strassenbau und -unterhalt aufgewendeten Mittel zur Realisierung des Fusswegnetzes zu verwenden seien. Als weitere Möglichkeit bietet sich auch das bewährte Mittel des Rahmenkredits (Bsp. Velokredit, Aktionsprogramm Stadtentwicklung, Lärmschutzmassnahmen etc.) an. Und als dritte Lösung stand die Frage zur Diskussion, ob dies mit einem Leistungsauftrag (also Definition des Produktes und Bewilligung der dafür notwendigen Gelder) besser zu lösen sei.

Dies erforderte zuerst einige finanztechnische Abklärungen beim Baudepartement und beim Finanzdepartement. Gemäss Rechnungen des Tiefbauamtes wurden in den Jahren 1996 bis 2000 folgende Ausgaben für den Strassenbau getätigt:

	1996	1997	1998	1999	2000
Netto-Ausgaben Projekt N2	41'180'143	43'161'198	56'525'947	54'440'907	43'090'350
Übrige Investitionen	26'991'295	8'333'818	14'589'291	15'678'938	40'190'341
Strassenunterhalt	50'024'767	57'954'665	56'123'152	69'722'913	61'647'350
Total	118'196'205	109'449'681	127'238'390	139'842'758	144'928041

Mittel der Jahre 1996-2000                  127'931'015

Die von der Initiative geforderten Gelder, nämlich 2% der jährlich für den Strassenbau und –unterhalt aufgewendeten Mitteln betragen somit Fr. 2,56 Mio.

Als nächstes war die Frage zu klären, welche Beträge in den letzten Jahren für Fussgängermaßnahmen aufgewendet wurden. Da wir die Antwort dazu in der kantonalen Strassenrechnung erwarteten, fand eine Besprechung mit dem zuständigen Mitarbeiter im Finanzdepartement statt.

In der Strassenrechnung des Bundes werden die vom privaten Motorfahrzeugverkehr verursachten Strassenlasten als Kosten erfasst. Es sind dies die Bau- und Unterhaltskosten, die Kosten für die Verkehrsregelung und Signalisierung, die Verwaltungskosten und die Kapitalkosten. Der Strassenrechnung werden bei Nationalstrassen 100%, bei Kantonsstrassen 90% und bei Gemeinestrassen 70% der Kosten angelastet. Die übrigen Kosten (10% Kantonsstrassen und 30% der Gemeinestrassen) werden für den öffentlichen Verkehr, das Velo, den Fussverkehr und die Werkleitungen verwendet. Leider gibt die Strassenrechnung keine Auskunft darüber, wie diese aufgeteilt sind.

Weder das Finanzdepartement noch das Baudepartement konnten angeben, wie hoch die Investitionen für den Fussverkehr in den vergangenen Jahren waren: Der Aufwand, den eine Aufteilung der Finanzen nach begünstigten Verkehrsarten mache, sei sehr gross und bringe auch erhebliche Abgrenzungsprobleme.

Auch wenn die Bestimmung, 2% der Mittel für Strassenbau- und Unterhalt seien für ein sicheres und attraktives Fusswegnetz zu verwenden, plausibel erscheint, so eignet sie sich kaum als Finanzvorgabe, da sich die Umsetzung infolge von Abgrenzungsproblemen schlecht überprüfen lässt.

Die Kommission entschied sich deshalb, organisatorische und verkehrstechnische Grundsätze für die Planung und Projektierung zu beschliessen (6.1. und 6.2.) sowie dem Grossen Rat einen Rahmenkredit zu beantragen, mit dem Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, die nicht im Rahmen eines Gesamtprojektes realisiert werden, finanziert werden sollen (6.3.).

## 6. Beschlüsse zur Förderung des zu Fuss Gehens

Nach den Erwägungen im Kapitel 5 kommt die Kommission zum Schluss, dass es Grundsätze zur Fussgängerplanung braucht und dass die Initiative mit einem Beschluss zur Förderung des zu Fuss Gehens ausformuliert werden soll.

**Die Kommission beschliesst einstimmig folgende Grundsätze zur Fussgängerplanung:**

### **6.1. Allgemeine Grundsätze zur Förderung des zu Fuss Gehens**

- Der Anteil der Fussverkehrwege ist, gemessen an der Zahl der zurückgelegten Wege, zu erhöhen.
- Ein sicheres und komfortables Wegnetz für Fussgängerinnen und Fussgänger ist eine wichtige Voraussetzung für einen funktionierenden, nachhaltigen Verkehr. Es ist laufend bezüglich Sicherheit, Direktheit, Kohärenz, Bewegungskomfort und Erreichbarkeit zu kontrollieren und zu verbessern.
- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden unabhängig von Alter und Mobilitätsform ist vorrangig.
- Bei der Planung und Realisierung von Fussgängermaßnahmen wie Routen, Querungen oder Zugänge sollen die Anforderungen an die Sicherheit im öffentlichen Raum und an mobilitätsbehinderten-gerechtes Bauen berücksichtigt werden.
- Anforderungen an Fusswegmaßnahmen sind in der kantonalen Verordnung zum Fuss- und Wanderwegelehrichtplan festzuhalten.
- Grundlagendaten für den Fussverkehr sind zu erheben und auszuwerten (Verkehrsmengen, Unfälle).

### **6.2. Grundsätze zur Planung und Projektierung der Fussgängermaßnahmen**

#### **Organisatorische Grundsätze**

- Der Fussgängerverkehr ist in allen relevanten Politikbereichen zu berücksichtigen.
- Die Projekte aller Amtsstellen, welche die Sicherheit oder die Attraktivität des zu Fuss Gehens beeinflussen, sind der Fachstelle Langsamverkehr zur Begutachtung vorzulegen. Die Fachstelle kann, wenn sie eine vertiefte Prüfung für notwendig erachtet, diese durch externe Fachleute vornehmen lassen.
- Das Jahresprogramm der Fussgängermaßnahmen und grosse, für zu Fuss Gehende relevante Projekte sind einer Kommission, bestehend aus Verwaltung und privaten Organisationen zur Stellungnahme vorzulegen.

#### **Verkehrstechnische Grundsätze**

- Die VSS-Normen (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachleute), insbesondere die Normen zum Fussgängerverkehr, sind als Grundlagen anzuwenden.
- Die Massnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger sind in das Gestaltungs- und Betriebskonzept der Strassen einzubinden.

Dabei ist auf Sicherheit, durchgängige Begehbarkeit, Direktheit und Komfort zu achten. Konkret bedeutet dies vor allem:

- Sicherheit:
- bei Querungen
  - auf Schulwegen

- Benutzbarkeit:
- genügend breite Fussgängerflächen
  - Sie ist insbesondere auch Mobilitätsbehinderte und Kinderwagen sicherzustellen.

- Direktheit:
- Zugang zu Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel
  - möglichst keine Unter- und Überführungen

- Komfort:
- keine Hindernisse
  - kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen

### **6.3. Finanzierung**

Damit die konkreten Projekte auch realisiert werden können, muss deren Finanzierung gesichert werden. Dabei gilt es zu unterscheiden:

- a) Massnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten (z.B. Messeplatz, Aeschenplatz, Voltaplatz, Boulevard Basel-Nord etc.)

Deren Kosten werden dem Gesamtprojektkredit belastet und damit dem Grossen Rat mit dem Ratschlag für dieses Projekt vorgelegt.

- b) Große Fussgängermaßnahmen gemäss Verkehrsplan (z.B. Fussgänger-Y, Klybeckstrasse, Güterstrasse)

Deren Kosten werden dem Parlament mit Ratschlägen oder Ausgabenberichten vorgelegt.

- c) Verbesserungen für Fussgängerinnen und Fussgänger, die nicht im Rahmen eines Gesamtprojektes realisiert werden. Darunter fallen zum Beispiel bessere und sichere Fussgängerzugänge zu Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, gesamthaft sicherere Fussgänger-Übergänge auf den Strassen, spezielle Massnahmen im Umfeld von Schulen und Spielplätzen aber auch kleine Anpassungen zugunsten von Mobilitätsbehinderten usw.

Dafür bewilligt der Grossen Rat einen Rahmenkredit von 7 Mio. für sieben Jahre.

### **6.4. Rechenschaftsbericht**

Die Staatsrechnung gibt Rechenschaft über alle Ausgaben des Kantons. Da aber weder die Staatsrechnung noch die Strassenrechnung Auskunft darüber geben, welche Fussgängermaßnahmen zu welchen Kosten realisiert wurden, wird mit dem Grossratsbeschluss auch ein jährlicher Rechenschaftsbericht gefordert, der Auskunft über den Stand der Arbeiten und die Verwendung des Rahmenkredits gibt.

### **6.5 Vernehmlassung bei den Initianten**

Die UVEK diskutierte mit den Initianten darüber, was erfüllt sein müsse, damit die Initiative zurückgezogen werde. Die heute vorliegenden Beschlussesanträge erfüllen die im Hearing gestellten Minimalforderungen der Initianten. In der Vernehmlassung des Berichtsentwurfes teilten die Initianten der Kommission mit, dass sie bereit sind, die Initiative nach Erlangen der Rechtskraft der von der Kommission vorgeschlagenen Grossratsbeschlüsse zurückzuziehen, sofern diese sicherstellen, dass zur Begleitung der Fussgängermaßnahmen eine Kommission aus Verwaltung und privaten Organisationen eingesetzt wird (6.2.) und dass für die Massnahmen, die

nicht mit einem Gesamtprojekt, Ratschlag oder Ausgabenbericht zu realisieren sind, ein Rahmenkredit von Fr. 7 Mio. zur Verfügung steht (6.3.)

#### **6.6. Abklärungen im Justizdepartement**

Die Kommission legte ihre Beschlussesanträge auch den zuständigen Mitarbeitern im Justizdepartement zur rechtlichen Prüfung vor und nahm die vorgeschlagene Aufteilung der Beschlüsse vor. Sie trat aber nicht auf die vom Justizdepartement aufgezeigte Möglichkeit, das Anliegen der Initiative in einem Gesetz zu verankern, ein. Die Mitglieder der UVEK waren mit einer Ausnahme der Ansicht, dass die vorhandenen gesetzlichen Vorgaben genügen, um die Anliegen der Initiative umzusetzen.

## **7. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen stellt die UVEK dem Grossen Rat folgende Anträge,

1. die Initiative Basel zu Fuss auf der Erlassstufe eines Grossratsbeschlusses auszuformulieren,
2. dem nachstehenden Entwurf zu einem Grossratsbeschluss betreffend Förderung des zu Fuss Gehens zuzustimmen,
3. den Grossratsbeschluss betreffend Grundsätze für die Fusswegplanung zu verabschieden.

## **8. Schlussbemerkungen**

Die Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission hat diesen Bericht mit 13 zu 0 Stimmen verabschiedet und ihre Präsidentin als Sprecherin bestimmt.

Basel, 6. Dezember 2002  
**Energiekommission**

**Umwelt- Verkehrs- und**  
Die Präsidentin

Susanne Signer

**Grossratsbeschluss zur Initiative Basel zu Fuss**  
vom...

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

Die mit 4061 Unterschriften zustande gekommene umformulierte Initiative „Basel zu Fuss“ wird mit einem Grossratsbeschluss zur Förderung des zu Fuss Gehens ausformuliert.

Der Beschluss ist zu publizieren.

**Grossratsbeschluss zur Förderung des zu Fuss Gehens**  
vom...

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, auf Antrag seiner Umwelt- Verkehrs- und Energiekommission, beschliesst:

1. Es sind laufend Verbesserungsmassnahmen zu Gunsten der Fussgängerinnen und Fussgänger zu realisieren, deren Finanzierung wie folgt sichergestellt wird:
  - a) Massnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger im Rahmen von Gesamtverkehrsprojekten werden dem Gesamtprojektkredit belastet und damit dem Grossen Rat mit dem Ratschlag für dieses Projekt vorgelegt.
  - b) Spezielle grössere Massnahmen für Fussgängerinnen und Fussgänger gemäss Verkehrsplan werden dem Parlament mit Ratschlägen oder Ausgabenberichten vorgelegt.
  - c) Für Verbesserungen zugunsten von Fussgängerinnen und Fussgänger, die nicht im Rahmen eines Gesamtprojektes, eines Ratschlages oder eines Ausgabenberichtes realisiert werden, steht ein Rahmenkredit zur Verfügung. Darunter fallen zum Beispiel bessere und sichere Fussgängerzugänge zu Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel, gesamthaft sicherere Fussgängerquerungen auf den Strassen, spezielle Massnahmen im Umfeld von Schulen und Spielplätzen aber auch kleine Anpassungen zugunsten von Mobilitätsbehinderten usw..

Der Grosse Rat bewilligt für die Umsetzung (Projektierung und Realisierung) dieser Projekte in den Jahren 2004 – 2010 einen Rahmenkredit von Fr. 7 Mio.

2. Der Regierungsrat legt dem Grossen Rat jährlich einen Rechenschaftsbericht über die Fussgängerförderung und die Verwendung des Rahmenkredits vor.

Der Beschluss ist zu publizieren. Er ist der Gesamtheit der Stimmberechtigten vorzulegen.

Wenn die Initiative Basel zu Fuss zurückgezogen wird, so ist der Grossratsbeschluss zur Förderung des zu Fuss Gehens nochmals zu publizieren. Er unterliegt dann dem fakultativen Referendum.

**Grossratsbeschluss betreffend Grundsätze für die Fusswegplanung**  
vom ....

Der Grosse Rat nimmt von den im Kapitel 6.1. und 6.2 des Berichts seiner Umwelt-Verkehrs- und Energiekommission verabschiedeten Grundsätze zur Fusswegplanung in zustimmendem Sinne Kenntnis.

Dieser Beschluss ist zu publizieren