



An den Grossen Rat

13.1547.02

BVD/P131547

Basel, 27. August 2014

Regierungsratsbeschluss vom 26. August 2014

Ratschlag und Bericht

betreffend

**Kantonale Initiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hinder-
nisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiati-
ve)“**

und

**Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes
betreffend Massnahmen an Hauptverkehrs- und Hauptsammel-
strassen**

Inhalt

1. Begehren.....	3
2. Kantonale Initiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)“	3
3. Ausgangslage.....	4
3.1 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt	4
3.2 Verkehrspolitisches Leitbild.....	5
3.3 Parkraumbewirtschaftung	5
4. Beurteilung der Forderungen der „Strasseninitiative“	6
4.1 Grundsätzliche Beurteilung	6
4.2 Forderungen der Initiative im Einzelnen	7
4.2.1 Flächen für den Fussverkehr (§13c, Abs. 1, lit. a)	7
4.2.2 Durchgehende Verkehrsanlagen für leichten Zweiradverkehr (§13c, Abs. 1, lit. b)	7
4.2.3 Keine Verbreiterung des Strassenquerschnitts (§13c, Abs. 1, lit. c).....	7
4.2.4 Konsequente Bevorzugung von Tram und Bus (§13c, Abs. 1, lit. d)	7
4.2.5 Weitere Massnahmen (§13c, Abs. 2).....	8
4.2.6 Wegfall der Pflicht zu Radverkehrsmassnahmen (§13c, Abs. 3).....	8
4.2.7 Keine Nachteile für den öffentlichen Verkehr (§13c, Abs. 4)	8
4.2.8 Umsetzungsfrist von 5 bzw. 10 Jahren (§13c, Abs. 5).....	8
4.3 Betroffene Strassen	9
5. Gegenvorschlag zur Strasseninitiative	9
5.1 Übersicht	9
5.2 Ergänzung USG: Massnahmen an Hauptverkehrs und Hauptsammelstrassen.....	10
5.2.1 Absatz 1: Grundsatz.....	11
5.2.2 Absatz 2: Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h	12
5.2.3 Absatz 3: Übergangsfrist.....	13
5.3 Auswirkungen des Gegenvorschlages.....	13
5.3.1 Generelles	13
5.3.2 Betroffene Strassen	14
5.3.3 Betroffene Parkplätze.....	14
6. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton	15
6.1 Grundlagen	15
6.2 Kosten der Initiative.....	16
6.3 Kosten des Gegenvorschlags	16
6.4 Weiteres Vorgehen	17
7. Termine, Wirksamkeit und Abstimmungsverfahren.....	17
8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung.....	17
9. Antrag.....	18

1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, dem nachfolgend unterbreiteten Gesetzesvorschlag zu einer Änderung des Umweltschutzgesetzes im Sinne eines Gegenvorschlages zur formulierten Initiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)“ zuzustimmen.

Ausserdem beantragen wir, die Initiative und den Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung vorzulegen und den Stimmberechtigten die Ablehnung der Initiative und die gleichzeitige Annahme des Gegenvorschlages zu empfehlen.

2. Kantonale Initiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)“

Die Kantonale Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)“ ist mit 3'388 gültigen Unterschriften zustande gekommen. Die entsprechende Verfügung wurde am 28. September 2013 im Kantonsblatt veröffentlicht. Die rechtliche Zulässigkeit wurde vom Grossen Rat an der Sitzung vom 12. Februar 2014 festgestellt. An der gleichen Sitzung hat der Grosse Rat die Initiative dem Regierungsrat zur Berichterstattung überwiesen.

Die Initiative ist formuliert und verlangt, dass das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13. März 1991 mit folgendem neuen § 13c ergänzt wird.

§ 13c. *Zur Umsetzung des in § 13b, insbesondere Abs. 3 zu gewährleistenden Schutzes vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen, ergreift der Kanton für alle gemäss Strassennetzhierarchie verkehrsorientierten Strassen mit begleitendem und/oder querendem Fuss- und Veloverkehr sowie für die Tramachsen folgende Massnahmen:*

- a) *Die Flächen für den Fussverkehr entlang oder quer zu verkehrsorientierten Strassen sind nach den aktuellen VSS-Normen auszubilden oder anzupassen.*
- b) *Es werden durchgehende Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr gemäss VSS-Normen in beide Fahrtrichtungen angeboten. Zu bevorzugen sind Radwege aller Art. Radstreifen sind innerorts generell, ausserorts nur in Ausnahmefällen ausreichend.*
- c) *Der Strassenquerschnitt darf auf Grund der Massnahmen lit. a und b nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Heutige, den FussgängerInnen vorbehaltene Trottoirs dürfen nicht verschmälert werden. Die Mitnutzung durch den Radverkehr ist nur in Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung der VSS-Normen und von Abs. 2 zulässig.*
- d) *Auf den Tramachsen werden Tram und Bus an den Lichtsignal- und Pförtneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zu ergreifen.*

² *Durch die Massnahmen gemäss Abs. 1 und nötigenfalls durch weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen*

- a) *gewährleistet der Kanton auf seinen Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr*
- b) *verhindert der Kanton Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf siedlungsorientierte Strassen.*

³ *Die Pflicht gemäss Abs. 1 lit. b entfällt,*

- a) *sofern innerorts die betroffenen Strassen als Strecken oder in Zonen mit maximal Tempo 30, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben, signalisiert werden*
- b) *sofern innerorts auf baulich besonders engen Strassenabschnitten, falls die Vorgaben des Bundesrechts eine Signalisation mit maximal Tempo 30 nicht erlauben, mit geeigneten Massnahmen eine deutliche Verminderung des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet wird*
- c) *sofern ausserorts der Veloverkehr unabhängig der verkehrsorientierten Strassen direkt, sicher und umwegfrei auf bestehenden Verkehrsanlagen geführt wird.*

⁴ *Zur Umsetzung von § 13b, insbesondere Abs. 3 ist mit geeigneten Massnahmen, insbesondere jenen gemäss § 13c Abs. 1 lit. d, dafür zu sorgen, dass dem öffentlichen Verkehr weder aus § 13c Abs. 1 lit. a bis c noch Abs. 3 Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen.*

⁵ *Bis spätestens 5 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen innerorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Auf betroffenen Strassen ausserorts müssen bauliche Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative umgesetzt sein.*

Dieser neu vorgeschlagene §13c ist im Wesentlichen eine Ausformulierung des seit langem bestehenden §13b, Abs. 3, der eine Bevorzugung des Fussverkehrs, des nicht motorisierten Verkehrs und des öffentlichen Verkehrs gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr festschreibt. Der Paragraph fordert insbesondere, dass diese bevorzugten Verkehrsarten vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen geschützt werden. Die Initiantinnen und Initianten bemängeln, dass diese Ziele noch immer ungenügend umgesetzt seien. Die Initiative verlangt deshalb konkretere Massnahmen, die sich folgendermassen kurz zusammenfassen lassen.

- Alle verkehrsorientierten Strassen im Kanton Basel-Stadt (ausser Autobahnen) verfügen über normgerechte Trottoirbreiten.
- Alle verkehrsorientierten Strassen im Kanton Basel-Stadt (ausser Autobahnen) verfügen über Velomassnahmen; alternativ dazu kann auch Tempo 30 signalisiert werden.
- Der öffentliche Verkehr (ÖV) wird konsequent bevorzugt, Massnahmen zugunsten Fuss-/Veloverkehr dürfen nicht zu Lasten des ÖV gehen.
- Die Forderungen müssen innerhalb von 5 Jahren (innerorts) bzw. 10 Jahren (ausserorts) umgesetzt werden.

Eine weitgehend analoge Initiative wurde auch im Kanton Basel-Landschaft eingereicht.

3. Ausgangslage

3.1 Umweltschutzgesetz Basel-Stadt

Das Umweltschutzgesetz des Kantons Basel-Stadt enthält verschiedene Artikel, die den Kanton verpflichten, die Umweltbelastungen aus dem Verkehr zu reduzieren (vgl. Anhang 1):

- Der §13 legt unter anderem fest, dass die Verkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs ausserhalb der Autobahnen zwischen 2010 und 2020 um 10% abnehmen soll.
- Im §13b, Abs. 1 wird bestimmt, dass der Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen ist.
- Gemäss §13b, Abs. 3 sorgt der Kanton 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 werden.

- Der §14 bestimmt, dass sich der Kanton zum Schutz der Wohngebiete für eine rasche Realisierung des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet einsetzt und dass in Wohngebieten, soweit es das Bundesrecht zulässt, Tempo 30 verfügt wird.
- Der §16, Abs. 2 legt fest, dass das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen und Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen ist.

3.2 Verkehrspolitisches Leitbild

Der Regierungsrat hat im letzten Jahr, basierend auf § 13 des Umweltschutzgesetzes, der eine Zielvorgabe zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs um 10% enthält, die bisherige Basler Verkehrspolitik überprüft. Mit dem Entwurf eines verkehrspolitischen Leitbildes und des zugehörigen Massnahmenplans stellt der Regierungsrat die Weichen für die künftige Ausrichtung der Verkehrsplanung im Kanton. Das verkehrspolitische Leitbild baut auf der bisherigen Basler Verkehrspolitik auf und setzt zusätzliche Akzente im Bereich Güterverkehr und Verkehrslenkung. Das Leitbild fasst alle relevanten Grundlagen zusammen und macht ergänzende Aussagen zum Umgang mit den im Verkehrsbereich unvermeidlichen Zielkonflikten. Es ersetzt damit den Verkehrsplan 2001.

Der Entwurf des Leitbildes wurde im Mai/Juni 2014 in eine Vernehmlassung gegeben. Das Leitbild wird derzeit aufgrund der eingegangenen Rückmeldungen bereinigt und soll im Herbst 2014 vom Regierungsrat definitiv verabschiedet werden.

Inhaltlich stellt das Leitbild fest, dass die geforderte Verkehrsreduktion bis 2020 nicht erreicht werden kann, weil die hierzu notwendigen Massnahmen entweder über eine ungenügende politische Akzeptanz verfügen oder nicht fristgerecht umsetzbar sind. Das Leitbild geht aber davon aus, dass das Reduktionsziel bis ca. 2025 erreichbar ist, falls im Bereich Parkraumbewirtschaftung die notwendigen Anpassungen ab ca. 2017 konsequent angegangen werden und der geplante ÖV-Ausbau zeitgerecht realisiert wird.

3.3 Parkraumbewirtschaftung

Der Grosse Rat hat am 21. September 2011 dem Ratschlag "Parkraumbewirtschaftung Stadt Basel" zugestimmt. Da kein Referendum ergriffen wurde, ist dieser Beschluss seit November 2011 rechtskräftig. Das Kernelement dieser Parkraumbewirtschaftung ist die Umwandlung der heute nicht bewirtschafteten „weissen“ Parkplätze in „blaue“ Parkplätze mit begrenzter Parkdauer und Anwohnerprivilegierung. Zudem werden die Parkuhrengebühren (in Abhängigkeit der Lage des Parkplatzes) erhöht.

Mit der Parkraumbewirtschaftung soll der beschränkt vorhandene Parkraum im öffentlichen Strassenraum so betrieben werden, dass die Parkiermöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner, Besucher sowie für Detailhandel und Gewerbe verbessert werden und der Suchverkehr in der Innenstadt wie in den Wohnquartieren reduziert wird. Das Langzeit-Parkplatzangebot im Strassenraum soll vorwiegend von der auf Stadtgebiet wohnhaften Bevölkerung genutzt werden und so wenig wie möglich von auswärtigen Beschäftigten belegt werden (vgl. auch USG § 16, Abs. 2). Die Pendlerinnen und Pendler sollen in erster Linie dazu motiviert werden, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen und ansonsten Parkraum auf Privatareal in Anspruch nehmen. Mit der Einführung der Parkraumbewirtschaftung ist aber grundsätzlich keine Veränderung der Parkplatzanzahl vorgesehen.

Die Parkplätze im Kleinbasel ausserhalb des Innenstadtperimeters sind bereits ummarkiert. Im 2014 laufen die Umsetzungsarbeiten im Bereich St. Alban/Breite/Gundeldingen und soweit möglich in der Innenstadt. Bis Ende 2016 soll die Parkraumbewirtschaftung flächendeckend in der ganzen Stadt Basel umgesetzt sein.

Die Wirkungen der Einführung der Parkraumbewirtschaftung werden laufend beobachtet. Es ist aber noch zu früh für belastbare Aussagen. Erste Tendenzen sehen folgendermassen aus:

- Der Verkauf von Besucher- und Pendlerparkkarten entwickelt sich stetig entsprechend dem Fortschritt in der Umsetzung. Insgesamt machen Parkierungsvorgänge mit diesen Parkkarten aber nur einen sehr kleinen Anteil aus.
- Der Verkauf von Anwohnerparkkarten – die im nationalen Vergleich sehr kostengünstig sind – hat zugenommen.
- Der Anteil der Parkierungsvorgänge mit einer Anwohner- oder GewerbeParkkarte hat ebenfalls zugenommen. Insgesamt dürften je nach Quartier und Tageszeit rund 70 bis 90% aller Parkplätze von Anwohnenden bzw. Gewerbetreibenden besetzt sein.
- Die Auslastung der Parkplätze verändert sich nicht sehr stark. Ob die Parkraumbewirtschaftung insgesamt zu einer leichten Reduktion in der Auslastung führen wird, kann noch nicht gesagt werden.

4. Beurteilung der Forderungen der „Strasseninitiative“

4.1 Grundsätzliche Beurteilung

Die Initiantinnen und Initianten möchten einen bestehenden Gesetzesartikel weiter konkretisieren. Die Initiative nimmt damit Bezug auf die gesetzlich vorgegebene Verkehrspolitik des Kantons und entspricht somit im Grundsatz dem verkehrspolitischen Leitbild des Kantons. Sie kann ausserdem als wesentlicher Beitrag zur Erreichung des Reduktionsziels für den motorisierten Individualverkehr gemäss USG §13 angesehen werden.

Die einzelnen Forderungen sind aber sehr absolut formuliert und sollen flächendeckend auf allen verkehrsorientierten Strassen des Kantons gelten. In der konkreten Verkehrsprojektierung wäre es damit nicht mehr möglich, die spezifischen Besonderheiten der lokalen Situation einfließen zu lassen. Unabhängig von den tatsächlichen Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsmittel müssten alle Strassen nach den gleichen Prioritäten geplant werden. Dies ist nicht sinnvoll und würde zu ineffizienten Lösungen führen. Beispielhaft kann hier die Situation auf der Achse Burgfelderstrasse-Missionsstrasse – mit einer Tramlinie, einem eher hohen Velo- und Fussgängeraufkommen, vielen Läden im Erdgeschoss und einem hohen Wohnanteil – verglichen werden mit der Situation an der Nauenstrasse – mit einem sehr hohen MIV-Anteil, vielen Büros und wenigen fussgängeraffinen Nutzungen und nur querenden ÖV-Linien. Dieser Vergleich zeigt deutlich, dass eine optimale Strassenraumgestaltung lokal sehr unterschiedlich aussehen kann.

Im Bemühen die Bedürfnisse des Fussverkehrs, des Veloverkehrs und des öffentlichen Verkehrs gleichwertig einzubeziehen, ist der in der Initiative formulierte Gesetzesparagraph sehr lang geraten. Dennoch bleiben einige Begriffe vage. Der Interpretationsspielraum bleibt gross und die möglichen konkreten Lösungen im Dunkeln. Die Initiative verspricht flächendeckend deutliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr, sowie den öffentlichen Verkehr. Tatsache ist aber, dass dies aufgrund der Flächenknappheit an vielen Orten gar nicht bzw. an anderen Orten nur mit massivsten Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr möglich ist: Die Initiative hätte zur Folge, dass weitgehend flächendeckend auf allen verkehrsorientierten Strassen Parkplätze verschwinden würden und dass mehrstreifige MIV-Fahrbahnen (ausser auf Autobahnen) bzw. Vorsortierspuren im Knotenbereich zu Gunsten von Velostreifen, breiteren Trottoirs oder ÖV-Eigentrassees aufgehoben werden müssten. Die dadurch ausgelösten Kapazitätseinbussen für den Individualverkehr könnten örtlich zu erheblichen Staus und damit auch wieder zu Behinderungen für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr führen.

Die zulässige Übergangsfrist von 5 beziehungsweise 10 Jahren ist zudem extrem kurz. Es ist aufgrund der nötigen Prozesse und Ressourcen sowie der hohen Belastung der Stadt mit Baustellen ausgeschlossen, alle betroffenen verkehrsorientierten Strassen entsprechend den Forde-

rungen der Initiative umzubauen. Zudem wäre die fristgerechte Umsetzung ineffizient und teuer, da die Umbaumassnahmen nicht mit dem Erhaltungsbedarf koordiniert werden könnten.

Als Alternative zu einem Umbau bietet die Initiative die Einführung von Tempo 30 als Lösungsansatz an. Aber auch dieser Ansatz lässt sich nicht flächendeckend und nicht fristgemäss umsetzen: Einerseits dürften nur einige ausgewählte Strecken gemäss den bundesrechtlichen Vorgaben überhaupt für Tempo 30 in Frage kommen, andererseits sind an vielen Orten Einsprachen gegen die Einführung von Tempo 30 zu erwarten, was langwierige Rechtsverfahren mit unsicherem Ausgang nach sich ziehen würde.

4.2 Forderungen der Initiative im Einzelnen

4.2.1 Flächen für den Fussverkehr (§13c, Abs. 1, lit. a)

Die Initiative fordert Flächen für den Fussverkehr entsprechend den aktuellen VSS-Normen auszubilden. Diese Forderung dürfte in Basel weitgehend erfüllt sein, lässt doch die Norm einen grossen Spielraum in der Festlegung von Trottoirbreiten (1.5 bis 3.5 m) in Abhängigkeit von eher vage formulierten Kriterien. Neu angelegte Fussgängerflächen werden auf jeden Fall normgemäss ausgeführt.

4.2.2 Durchgehende Verkehrsanlagen für leichten Zweiradverkehr (§13c, Abs. 1, lit. b)

Die Initiative fordert Velomassnahmen (bevorzugt Radwege) für sämtliche verkehrsorientierten Strassen des Kantons. Die bisherige Praxis konzentriert sich auf die Anordnung von Massnahmen entlang der im entsprechenden Teilrichtplan definierten Velorouten. Ergänzende Massnahmen werden auf verkehrsorientierten Strassen nur umgesetzt, wenn sie mit verhältnismässigem Aufwand möglich sind. Aufgrund der teilweise engen Platzverhältnisse hätte eine flächendeckende Ausstattung aller verkehrsorientierten Strassen mit Radverkehrsanlagen erhebliche Konsequenzen: Einerseits müssten an vielen Orten Parkplätze und Vorsortierspuren oder, wo vorhanden, die zweite Fahrspur je Richtung ersatzlos aufgehoben werden. Andererseits gäbe es diverse Strassen, wo eine bauliche Verbreiterung der Fahrbahn (z.B. auf Kosten von Baumreihen) notwendig wäre.

Aufgrund der Initiative müssten vermutlich auch auf Strecken, die in unmittelbarer Nähe auf attraktiven Radwegen umfahren werden können (z.B. Nauenstrasse), Velomassnahmen angeordnet werden. Dies wäre weder wirtschaftlich sinnvoll, noch würde es zu einer tatsächlichen Verbesserung für Velofahrende führen.

4.2.3 Keine Verbreiterung des Strassenquerschnitts (§13c, Abs. 1, lit. c)

Gemäss Initiativtext darf der Strassenquerschnitt aufgrund von Massnahmen zugunsten des Fuss- oder Veloverkehrs nicht verbreitert werden. Der Strassenquerschnitt beinhaltet gemäss VSS-Norm nicht nur die Fahrbahn, sondern auch die Trottoirs sowie allfällige Trennflächen, wie z.B. Baumrabatten. Vermutlich wollten die Initiantinnen und Initianten mit diesem Absatz eine Verbreiterung der Fahrbahn verhindern, um vorhandene Rabatten zwingend zu bewahren. Die gewählten Formulierungen bewirken aber gerade das Gegenteil: Innerhalb der gegebenen Strassenlinien müssten die Anliegen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs erfüllt werden, auch wenn dies zu Lasten bestehender Baumreihen oder Grünrabatten gehen würde.

4.2.4 Konsequente Bevorzugung von Tram und Bus (§13c, Abs. 1, lit. d)

Die Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs ist bereits heute in der Verfassung und im Umweltschutzgesetz (USG §13b) verankert. Die zusätzliche Betonung dieser Forderung ohne konkrete Vorgabe für die Umsetzung dürfte in der Praxis kaum zu einer Veränderung führen. Die Forderung könnte aber unter Umständen leichte Einschränkungen für den ÖV (z.B. Tempo 30 auf ge-

wissen Abschnitten), die im Einzelfall aus einer Gesamtbetrachtung heraus durchaus sinnvoll sein können, verhindern.

4.2.5 Weitere Massnahmen (§13c, Abs. 2)

Die Forderung nach einer Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs ist bereits im USG enthalten (§13b). Die zusätzliche Betonung bringt keine konkreten Vorgaben, wie diese Bevorzugung zu erreichen ist. Zudem lässt die Initiative das Spannungsfeld zwischen ÖV, Fussverkehr und Veloverkehr bewusst offen. Die Initiative bringt hier also keine konkrete Hilfestellung für die tägliche Prioritätensetzung im Rahmen der Verkehrsprojektierung, in welcher alle Ansprüche nur sehr selten vollumfänglich abgedeckt werden können.

Die im selben Absatz geforderte Verhinderung von Ausweichverkehr auf siedlungsorientierte Strassen ist grundsätzlich sinnvoll. Die Formulierungen in den Absätzen 2 und 3 des bestehenden §13b erfordern entsprechende Massnahmen bereits heute. Die Ergänzung bringt deshalb keinen Mehrwert.

4.2.6 Wegfall der Pflicht zu Radverkehrsmassnahmen (§13c, Abs. 3)

Die Pflicht zu Radverkehrsmassnahmen entfällt gemäss Initiativtext, wenn die verkehrsorientierte Strasse mit Tempo 30 signalisiert wird oder, wenn ausserorts ein paralleler unabhängiger Radweg besteht. Beides ist grundsätzlich sinnvoll. Sehr unbestimmt bleibt aber der dritte Wegfallgrund einer „deutlichen Verminderung des motorisierten Individualverkehrs“. Es ist nicht definiert, was deutlich bedeutet und von welcher Belastung aus zu vermindern ist (Jahr der Einreichung der Initiative, Jahr der Annahme der Initiative, Zustand vor Beginn einer sich bereits in Ausführung befindlichen Massnahme?). Zudem wäre nicht eine Abnahme das relevante Kriterium, sondern das effektive MIV-Aufkommen.

4.2.7 Keine Nachteile für den öffentlichen Verkehr (§13c, Abs. 4)

Die ganze Initiative geht grundsätzlich von einer gleichberechtigten Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs aus. Im Absatz 4 bekommt der öffentliche Verkehr aber eine Sonderstellung, in dem alle in den übrigen Absätzen geforderten Massnahmen zu keiner Behinderung des ÖV führen dürfen. Dies trägt nicht zur Klarheit der Forderungen bei. Zudem lässt der Begriff der „vermeidbaren“ Behinderungen die für eine gesetzliche Grundlage erforderliche Bestimmtheit vermissen.

4.2.8 Umsetzungsfrist von 5 bzw. 10 Jahren (§13c, Abs. 5)

Die Initiative fordert eine Umsetzung sämtlicher notwendiger Massnahmen innert 5 Jahren innerorts bzw. innert 10 Jahren ausserorts. Diese kurzen Fristen sind realistischweise nicht einzuhalten. Die heute vorhandenen Planungs- und Projektierungsressourcen sowie die Kapazitäten für die Umsetzung genügen nicht. Die vorgeschriebenen Verfahren und nötigen Prozesse bedingen eine längere Umsetzungsdauer. Dies gilt auch für die grossflächige Einführung von zusätzlichen Tempo 30 Strecken. Zudem dürften die im Einzelfall zu erwartenden Rechtsmittelverfahren einen erheblichen Teil der Fristen beanspruchen. Es bleibt anzumerken, dass eine nicht mit Erhaltungsbedarf koordinierte Umsetzung äusserst ineffizient und sehr teuer ist, da damit erhebliche Restwerte vernichtet werden (vgl. auch Kap. 6).

Eine Umsetzung innerhalb von 5 Jahren würde im Weiteren dazu führen, dass sehr viele verkehrsorientierte Strassen gleichzeitig mit Baustellen belegt sind. Es wäre also mit grossflächigen Behinderungen und damit verbunden mit einer Verkehrsverlagerung in die Quartiere zu rechnen.

Mit dem zu erwartenden grossen finanziellen Aufwand werden auch andere gesetzlich vorgeschriebene Massnahmen oder mit Grossratsbeschluss genehmigte Grossprojekte, wie die Umsetzung des Behindertengleichstellungsgesetzes bei ÖV-Haltestellen oder der Tramnetzausbau,

konkurrenziert. Die kantonalen Finanzen erlauben keine parallele Umsetzung einer solchen Vielzahl kostenintensiver Projekte.

4.3 Betroffene Strassen

Eine exakte Darstellung der von der Volksinitiative betroffenen Strassen bzw. Strassenabschnitte ist nicht möglich, da hierzu jede einzelne Strasse detailliert im Hinblick auf vorhandene Velomassnahmen, auf Fussgängerflächen und auf Behinderungen im öffentlichen Verkehr untersucht werden müssten. Als grobe Abschätzung der betroffenen Strassen dient Abbildung 1. Dort sind alle Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen gemäss Strassennetzhierarchie dargestellt. Speziell markiert sind dabei diejenigen Strecken, die über keine Velomassnahmen auf mindestens einer Strassenseite verfügen. Die Länge dieser Strassen entspricht insgesamt 46 km.

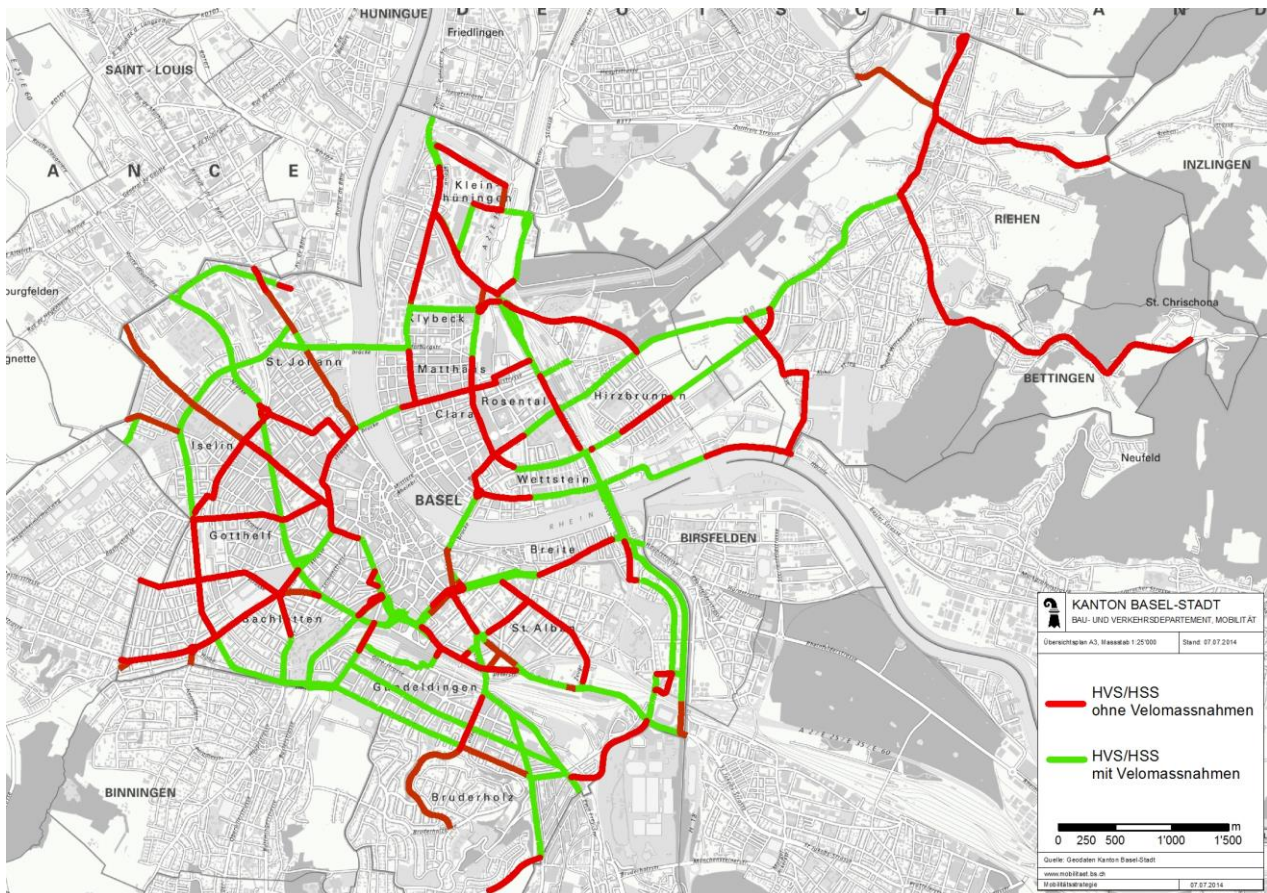


Abbildung 1: Grobe Abschätzung der von Initiative betroffenen Strassenabschnitte (rot)

5. Gegenvorschlag zur Strasseninitiative

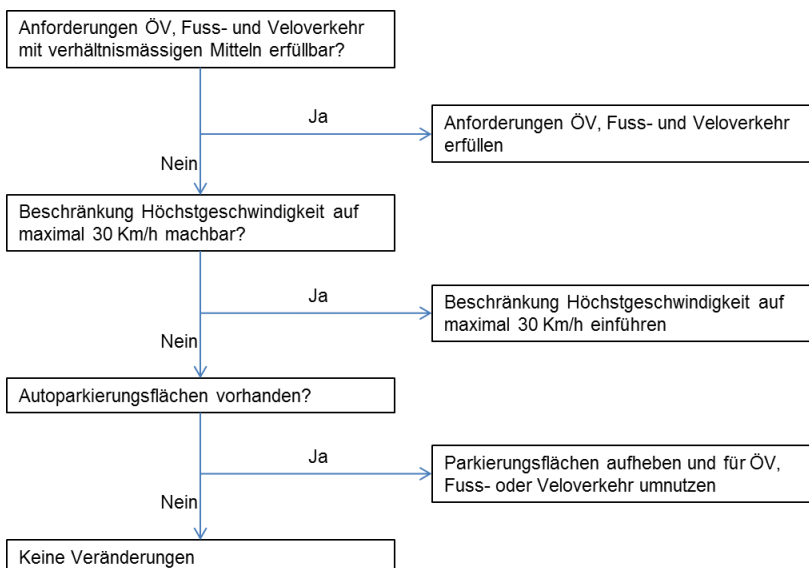
5.1 Übersicht

Mit dem im Umweltschutzgesetz formulierten Reduktionsziel von mindestens 10% motorisierter Individualverkehr (§13 USG) hat das Basler Stimmvolk dem Regierungsrat eine sehr ambitionierte Zielvorgabe gesetzt. In seinem Verkehrspolitischen Leitbild stellt der Regierungsrat fest, dass dieses Reduktionsziel sehr grosser Anstrengungen bedarf und vermutlich nicht fristgemäss erreicht werden kann. Die Strasseninitiative würde diese Anstrengungen im Prinzip unterstützen. Nach Ansicht des Regierungsrates gehen diese aber deutlich zu weit, weil die genannten Forderungen nicht praktikabel sind, in einem unrealistischen Zeitraum umgesetzt werden müssten und unverhältnismässig hohe Kosten verursachen würden. Zudem formuliert die Initiative nur positive

Zielvorgaben für den ÖV, Fuss- und Veloverkehr und verzichtet auf die Formulierung der zwangsläufig damit verbundenen Einschränkungen beim motorisierten Individualverkehr.

Im Hinblick auf die schwierige Umsetzung des MIV-Reduktionsziels möchte der Regierungsrat aber die Gelegenheit nutzen, der Strasseninitiative einen Gegenvorschlag gegenüberzustellen. Sein Gegenvorschlag nimmt die Ziele der Initiative vollständig auf. Er formuliert sie aber deutlich einfacher und er definiert gemäss der folgenden Grafik eine klare Kaskade von Alternativen, wenn die Ziele an einer bestimmten Strasse nicht erreichbar sind:

- **Grundsatz:** Auf Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen sind die Anforderungen für den Fussverkehr (generell), für den Veloverkehr (auf Velorouten) und für den ÖV (wo vorhanden) zu erfüllen.
- **Ausnahmebestimmung 1. Stufe:** Falls dies nicht mit verhältnismässigem Aufwand möglich ist, muss auf den entsprechenden Strecken zur Erhöhung der Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr Tempo 30 signalisiert werden.
- **Ausnahmebestimmung 2. Stufe:** Falls Tempo 30 aufgrund des übergeordneten Bundesrechts oder überwiegender anderer Interessen auch nicht möglich ist, müssen mindestens die Parkierungsflächen aufgehoben und die entsprechenden Flächen für die Belange des Fuss- und Veloverkehrs oder des öffentlichen Verkehrs genutzt werden.



Der Gegenvorschlag wird damit hinreichend konkret, um auch in der Praxis deutliche Verbesserungen für die umweltgerechten Verkehrsarten zu erreichen. Gleichzeitig werden die Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr transparent dargestellt und sie verbleiben in einem zumutbaren Mass. Mit diesem Gegenvorschlag kann zudem in einer Abstimmung festgestellt werden, ob das Volk bereit ist, die für die Erreichung des Reduktionsziels gemäss §13 USG erforderlichen Massnahmen mitzutragen.

5.2 Ergänzung USG: Massnahmen an Hauptverkehrs und Hauptsammelstrassen

Der bestehende §13b, Abs. 3 des Umweltschutzgesetzes (USG) fordert Massnahmen, um den Fussverkehr, sowie den nicht motorisierten und den öffentlichen Verkehr gegenüber dem privaten Motorfahrzeugverkehr zu bevorzugen und vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen zu schützen. Zur Konkretisierung dieser geforderten Massnahmen an verkehrsorientierten Stras-

sen schlägt der Regierungsrat vor, das Umweltschutzgesetz mit dem folgenden neuen §13c zu ergänzen,

§13c Massnahmen an Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen

¹ *Der Kanton gestaltet zur Umsetzung des §13b, Abs. 3 Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen so aus, dass sie folgende Bedingungen erfüllen:*

- a) Entlang oder quer zur Strasse sind bedürfnisgerechte Flächen und Wege für den Fussverkehr nach den aktuellen VSS-Normen ausgebildet und sicher, direkt und hindernisfrei gestaltet.*
- b) Auf Strecken und in Knoten, die im Teilrichtplan Velo als Veloroute festgelegt sind, sind sichere, direkte, hindernisfreie und gemäss den aktuellen VSS-Normen ausgestaltete Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr vorhanden.*
- c) Der öffentliche Verkehr ist an den Lichtsignalanlagen konsequent bevorzugt. Die freie Fahrt für Tram- und Buslinien ist entweder durch eine eigene Fahrspur, durch die Einrichtung von Fahrbahnhaltestellen oder durch sonstige verkehrstechnische und verkehrssteuernde Massnahmen gewährleistet.*

² *Auf Strassen, auf denen die Erfüllung der Bedingungen gemäss Absatz 1 nicht möglich ist, ist eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h zu signalisieren.*

³ *Auf Strassen, die den Bedingungen gemäss Absatz 1 und 2 nicht entsprechen, müssen bestehende Autoparkierungsflächen spätestens 20 Jahre nach Annahme der Gesetzesänderung aufgehoben sein. Die entsprechenden Flächen sind im Sinne der Ziele gemäss Absatz 1 zu nutzen.*

5.2.1 Absatz 1: Grundsatz

Die verkehrsorientierten Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen dienen in erster Linie dem fließenden Verkehr. Sie sollen ein rasches und sicheres Vorwärtskommen für alle Verkehrsmittel ermöglichen. Die Erfüllung sämtlicher Anforderungen ist auf dem meist sehr knappen Raum sehr anspruchsvoll. Der neue §13c, Absatz 1 definiert deshalb, welche minimalen Anforderungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr auf jeden Fall prioritär zu erfüllen sind.

Der Fussverkehr hat in der dicht gebauten Stadt Basel flächendeckend ähnliche Bedürfnisse. Letztlich muss jedes Haus sicher zu Fuss erreichbar sein. Entsprechend gilt es entlang allen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen entsprechende Fussgängerflächen zur Verfügung zu stellen. Mit dem Verweis auf die Norm werden konkretere Vorgaben (z.B. Trottoirbreite) auf Gesetzesstufe überflüssig. Die lokal unterschiedlichen Bedürfnisse fliessen durch die Anwendung der Normen ein, die beispielsweise je nach Fussverkehrsmenge und Umfeld unterschiedliche Trottoirbreiten empfiehlt.

Auch der Veloverkehr dient der Erschliessung jedes Hauses. Aufgrund der höheren Geschwindigkeiten sind aber kleine Umwege eher zumutbar. Bei einem Verzicht auf Velomassnahmen in einer Strasse kann dennoch Velo gefahren werden, bzw. unsichere Velofahrende können das Velo auf dem Trottoir stossen. Aus diesen Gründen und im Gegensatz zur Initiative verlangt der vorgeschlagene Absatz als Minimalsforderung Velomassnahmen lediglich auf den gemäss Teilrichtplan Velo definierten Velorouten.¹ Diese Velorouten bilden zusammen ein sehr dichtes und zusammenhängendes Netz, das alle relevanten Velowunschlinien abdeckt. Es beinhaltet grosse Teile des verkehrsorientierten Strassennetzes. Einzelne Strassen, für die in unmittelbarer Nähe attraktive, alternative Velorouten vorhanden sind, sind hiermit aber nicht abgedeckt. Dies betrifft zum Beispiel die Nauenstrasse (Alternative: Peter Merian Weg), die Brünglingerstrasse (Alternati-

¹ Im Entwurf des neuen Teilrichtplans werden Pendler- und Basisrouten unterschieden. Beide Kategorien fallen unter die neue Bestimmung.

ve: Walkeweg) oder die Hardstrasse (Alternative: Engulgasse). Unabhängig davon strebt der Regierungsrat nach wie vor auf allen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen Velomassnahmen an, wenn diese mit einfachen Mitteln realisierbar sind.

Der öffentliche Verkehr soll grundsätzlich entsprechend der verfassungsmässig festgeschriebenen Priorität sowohl an Knoten, als auch auf der Strecke freie Fahrt geniessen. Für diese freie Fahrt ist aber nicht zwingend ein Eigentrassee notwendig. Als gleichwertige Optionen nennt das Gesetz andere Massnahmen, mit denen eine unbehinderte Fahrt des öffentlichen Verkehrs garantiert werden kann.

Ohne dass dies im vorgeschlagenen Gesetzestext explizit erwähnt ist, gilt der verfassungsmässige Grundsatz der Verhältnismässigkeit. Aufgrund der Vielzahl der Anforderungen an verkehrsortorientierte Strassen kommt in der konkreten Projektierung der Abwägung der verschiedenen öffentlichen und privaten Interessen eine hohe Bedeutung zu. Es ist folglich auch nicht möglich, abstrakte Grenzen für diese Verhältnismässigkeit zu definieren. Die folgenden Überlegungen zeigen aber einige kritische Punkte, bei denen die Umsetzung von Massnahmen zur Erreichung der Ziele gemäss Abs. 1 Buchstaben a bis c nicht mehr verhältnismässig sein dürfte:

- Das Eigentumsrecht wird in der Schweiz sehr hoch gewichtet. Der vorgeschlagene neue §13c stellt keine genügende Rechtsgrundlage dar, um private Flächen enteignen zu können. Eine Verbreiterung des Strassenraums wird damit im Normalfall nicht möglich.
- Bauprojekte, die ein Mehrfaches der Kosten von Vergleichsprojekten auslösen, sind kaum verhältnismässig.
- Die komplette Umgestaltung eines erst kürzlich sanierten Strassenabschnittes ist sicher unverhältnismässig. Eine Strasse hat eine Lebensdauer von rund 50 Jahren². Wird sie deutlich früher erneuert, werden erhebliche Restwerte vernichtet.
- Kapazitätseinschränkungen für den motorisierten Individualverkehr können zu erheblichen Rückstaus und damit zu erhöhten Lärmbelastungen und Luftschadstoffemissionen führen. Über die Verhältnismässigkeit kann hier nur im Einzelfall geurteilt werden. Falls solche Rückstaus aber zu erheblichen Behinderungen des öffentlichen Verkehrs oder des Fuss- und Veloverkehrs führen oder wenn dadurch umweltrechtliche Grenzwerte überschritten werden, ist der entsprechende Kapazitätsabbau sicher nicht mehr verhältnismässig.

5.2.2 Absatz 2: Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Falls der Kanton die Anforderungen gemäss Absatz 1 auf einer Strasse nicht (bzw. nicht mit verhältnismässigem Aufwand) erfüllen kann, ist auf der entsprechenden Strasse eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h zu signalisieren. Mit dieser Beschränkung der Geschwindigkeit wird die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr erheblich erhöht, so dass der Verzicht auf die gemäss Absatz 1 eigentlich notwendigen Massnahmen zumutbar ist. Die gewählte Formulierung lässt bewusst offen, ob die Geschwindigkeitsbegrenzung nur auf der einzelnen Strecke oder über die Integration in eine Tempo 30 Zone erfolgt. Auch eine weitergehende Beschränkung auf 20 km/h, die sich aus der Einführung einer Begegnungszone ergeben würde, ist mit der gewählten Formulierung im Einzelfall möglich.

Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist durch Bundesrecht geregelt. Der Art. 108 der Signalisationsverordnung (SSV) zählt abschliessend die Gründe auf, die zu einer Reduktion der allgemeinen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts berechtigen. Es ist damit möglich bzw. sehr wahrscheinlich, dass nicht an allen Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen des Kantons Tempo 30 eingeführt werden kann. Das entsprechende Bundesrecht geht dem kantonalen Recht vor, auch wenn dies nicht explizit im vorgeschlagenen neuen §13c erwähnt ist.

Von der Einführung zusätzlicher Tempo 30 Strecken wird auch der öffentliche Verkehr betroffen sein. Der Regierungsrat möchte relevante Fahrzeitverluste für den öffentlichen Verkehr nach

² Der Deckbelag hat eine deutlich kürzere Lebensdauer. Er macht aber nur einen Bruchteil der gesamten Strassenkosten aus.

Möglichkeit auf den übrigen Linienabschnitten kompensieren, damit insgesamt keine Verlängerung der Reisezeit im ÖV entsteht. Gestützt auf Art. 30 der Kantonsverfassung und §13 USG strebt der Regierungsrat einen stetigen und hindernisfreien Betrieb der Tram- und Buslinien an. Da dies aber nicht auf allen Linien gleich gut möglich sein wird, verzichtet der Regierungsrat auf eine explizite Formulierung einer Kompensationspflicht wie das die Initiative vorgeschlagen hat.

Dennoch ist es denkbar, dass die erforderliche Güterabwägung für einzelne Strecken zum Schluss kommt, dass das öffentliche Interesse an raschen Tram- und Buslinien den Nutzen von Tempo 30 überwiegt, und folglich auf die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit zu verzichten ist.

5.2.3 Absatz 3: Übergangsfrist

Entsprechend den vorhergehenden Ausführungen wird es im Kanton Strassen geben, auf denen die Erfüllung der Anforderungen des Fuss- und Veloverkehrs bzw. des öffentlichen Verkehrs gemäss Absatz 1 nicht (mit verhältnismässigem Aufwand innerhalb von 20 Jahren) möglich ist und auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht reduziert werden kann. Mit der Übergangsbestimmung im Absatz 3 wird für diese Abschnitte der Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen festgelegt, dass die Autoparkplätze aufgehoben werden müssen. Mit dem dadurch gewonnenen Platz kann die Verkehrssituation für den Fuss- oder den Veloverkehr oder den öffentlichen Verkehr verbessert werden, auch wenn nicht alle Bedingungen gemäss Absatz 1 erfüllbar sind. Die entsprechende Umnutzung der frei werdenden Flächen geschieht dabei vorzugsweise im Rahmen eines konkreten Umgestaltungsprojektes. Zur Reduktion des baulichen Aufwandes und zur Beschleunigung der Verfahren sind aber auch einfache (provisorische) Massnahmen im Bereich der Markierung und Signalisation möglich.

Bei der Aufhebung von Parkflächen müssen die Anforderungen der Güterversorgung speziell berücksichtigt werden. Es gilt die Querschnitte so auszulegen oder Flächen so auszuscheiden, dass ein Güterumschlag in einer vernünftigen Distanz zu allen Liegenschaftszugängen möglich bleibt. Hierzu sind entsprechend den lokalen Verhältnissen unterschiedliche Lösungsmöglichkeiten denkbar. Grundsätzlich wird durch den Verzicht auf Parkplätze der verfügbare Raum aber grösser, so dass der Gegenvorschlag nicht zu einer Erschwerung der Anlieferung führen wird.

Der Regierungsrat verzichtet bewusst darauf, einen zu den Parkflächen analogen Absatz zu formulieren, der die zwingende Aufhebung von Fahrstreifen und Abbiegespuren für den motorisierten Individualverkehr verlangen würde. Entsprechend dem Absatz 1 müssen grundsätzlich solche Fahrstreifen zugunsten der Anforderungen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs aufgehoben werden, solange dies verhältnismässig ist. Eine generelle Aufhebungspflicht innerhalb von 20 Jahren gemäss Absatz 3 wäre aber nicht sinnvoll, da massive Kapazitätseinbussen beim Autoverkehr im Einzelfall zu einem Rückstau führen könnten, der den öffentlichen Verkehr und/oder den Veloverkehr erheblich behindern würde und damit den Zielsetzungen der Strasseninitiative bzw. des Gegenvorschlages zuwiderlaufen würde.

5.3 Auswirkungen des Gegenvorschlages

5.3.1 Generelles

Die konkreten Auswirkungen des vorliegenden Gegenvorschlages zur Strasseninitiative sind nicht präzise bezifferbar, da grundsätzlich für jede einzelne verkehrsorientierte Strasse untersucht werden muss, ob die Bedingungen für den öffentlichen Verkehr sowie den Fuss- und Veloverkehr den neuen gesetzlichen Anforderungen genügen. Sind die Bedingungen nicht erfüllt, ist weiter zu prüfen, ob sie mit einem verhältnismässigen Aufwand erfüllbar sind.

Wenn die Bedingungen erfüllbar sind, müssen die entsprechenden Massnahmen umgesetzt werden. Ansonsten ist auf der entsprechenden Strecke Tempo 30 einzuführen. Hierzu braucht es für jede einzelne Strasse ein Verkehrsgutachten, das nachweist, dass eine Herabsetzung der allge-

meinen Höchstgeschwindigkeit gemäss Art. 108 SSV zulässig ist. Entspricht die Temporeduktion dem Bundesrecht kann sie umgesetzt werden.

Falls keine Umgestaltung und kein Tempo 30 möglich sind, sind gemäss Absatz 3 Autoparkplätze entlang der Strasse aufzuheben. Um die frei werdenden Flächen sinnvoll zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs und/oder des Fuss- und Veloverkehrs zu nutzen, braucht es ein konkretes Verkehrsprojekt. Im Sinne einer Übergangslösung ist vorgesehen, solche Umnutzungen mit möglichst geringem Aufwand und nach Bedarf auch mit provisorischen Mitteln auszuführen, um eine Wertvernichtung wegen vorzeitigen Ausführungen von Erhaltungsmaßnahmen zu vermeiden.

5.3.2 Betroffene Strassen

Grundsätzlich betrifft auch der Gegenvorschlag sämtliche Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen des Kantons Basel-Stadt. Auf welchen Strassen die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs noch nicht genügend erfüllt sind, lässt sich hingegen zurzeit nicht exakt bestimmen. Geht man davon aus, dass die Anforderungen für den Fussverkehr und für den öffentlichen Verkehr weitgehend erfüllt sind, betrifft der Gegenvorschlag in erster Linie die verkehrsorientierten Strassen, auf denen eine Veloroute definiert ist, aber noch keine Velomassnahmen umgesetzt sind. Diese insgesamt 34 km sind in der Abbildung 2 dargestellt.

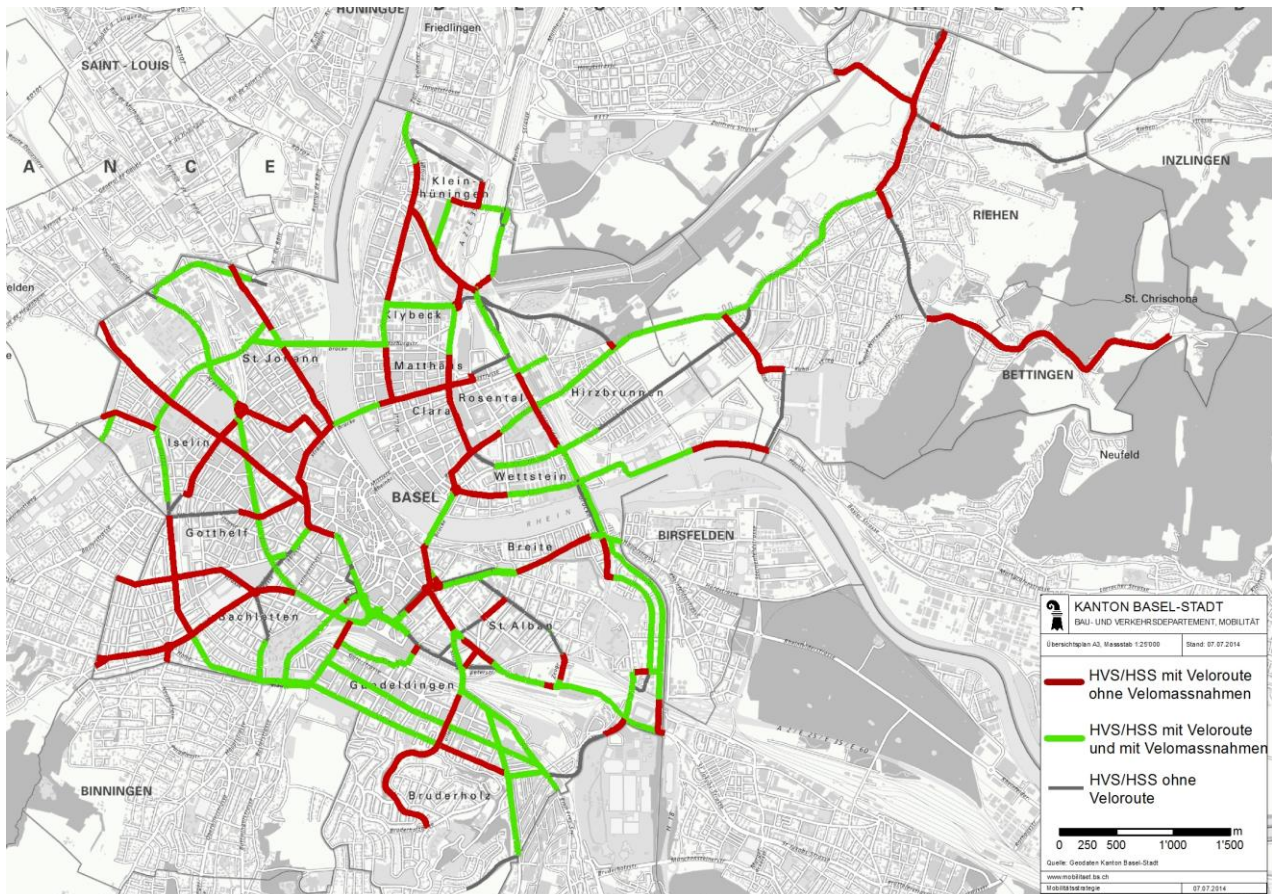


Abbildung 2: Grobe Abschätzung der vom Gegenvorschlag betroffenen Strassenabschnitte (rot)

5.3.3 Betroffene Parkplätze

Wie viele Parkplätze aufgrund der Übergangsbestimmung im Absatz 3 aufgehoben werden müssten, kann entsprechend den obigen Ausführungen ohne konkrete Projektierung und ohne fundierte Abklärung der Möglichkeiten von Tempo 30 nicht bestimmt werden. Eine Analyse der verkehrsorientierten Strassen zeigt, dass rund 1'900 Parkplätze auf Strecken existieren, die zwar im

Teilrichtplan Velo als Veloroute definiert sind, an denen aber noch keine Velomassnahmen umgesetzt sind (rote Abschnitte in Abbildung 2).

Wie viele von den betroffenen 1'900 Parkplätzen mit dem Gegenvorschlag tatsächlich wegfallen würden und wie viele davon mit einer geeigneten Umgestaltung bzw. der Einführung von Tempo 30 beibehalten werden können, ist derzeit nicht abschätzbar. Der Regierungsrat geht aber aus folgenden Gründen davon aus, dass die innerhalb der Übergangsfrist von 20 Jahren tatsächlich wegfallenden Parkplätze den Parkierungsdruck nicht wesentlich verändern:

- Mit dem Pendlerfonds steht seit 2013 eine Finanzierungsquelle für Beiträge an Park-and-Ride-Anlagen und Quartierparkings zur Verfügung. Im ersten Jahr hat der Pendlerfonds bereits Beiträge an 59 neue Park-and-Ride Abstellplätze geleistet. Weitere Beitragsgesuche auch von grösseren Anlagen sind angekündigt, so dass innerhalb der nächsten 10–20 Jahre mit 500 bis 1'000 neuen Park-and-Ride Abstellplätzen gerechnet werden kann.
- Die vollständige Umsetzung der Parkraumbewirtschaftung bis 2016 wird dazu führen, dass weniger Pendler und Besucherinnen Parkplätze im öffentlichen Strassenraum in Anspruch nehmen. Zudem dürften sich die Auslastung privater Abstellanlagen und die Bereitschaft, private Parkplätze (auch für Wohngebäude bzw. zusätzliche Quartierparkings) zu erstellen, erhöhen. Diese Effekte lassen sich zurzeit noch nicht quantifizieren. Sie dürften aber durchaus auch in der Grössenordnung von einigen 100 Parkplätzen liegen.
- Der Regierungsrat beobachtet die Auswirkungen der Parkraumbewirtschaftung. Er wird geeignete Massnahmen (z.B. Erhöhung der Tarife für Anwohnerparkkarten) ergreifen, falls die erhofften Wirkungen nicht eintreten bzw. um das Erreichen des Reduktionsziels gemäss §13 USG zu unterstützen.

6. Finanzielle Auswirkungen auf den Kanton

6.1 Grundlagen

Die finanziellen Folgen für den Kanton Basel-Stadt sind weder für die Initiative noch für den Gegenvorschlag verlässlich abschätzbar.

Grundsätzlich erfolgen Umgestaltungen des Strassenraums im Rahmen der Erhaltungsplanung. Dank der entsprechenden Synergien sind die Kosten der Neuaufteilung des Strassenraums damit vernachlässigbar und die Vernichtung von Restwerten durch vorzeitige Erhaltungsmassnahmen wird vermieden. Durch die festgelegten Übergangsfristen von 5 Jahren gemäss Initiative müsste aber eine erhebliche Menge von Gestaltungsprojekten unabhängig von ohnehin notwendigen Erhaltungsmassnahmen durchgeführt werden. Dies würde zu einer grossen Vernichtung von Restwerten, also zu einem Umbau von noch gut erhalten Strassen führen.

Der Gegenvorschlag setzt deshalb bewusst eine deutlich längere Übergangsfrist von 20 Jahren. Damit kann die Umsetzung weitgehend im Rahmen der Erhaltungsplanung und damit auch weitgehend mit bestehenden personellen und finanziellen Mitteln erfolgen.

Zur Abschätzung der finanziellen Folgen von Initiative und Gegenvorschlag werden folgende **Anahmen** getroffen:

- Umbaukosten Strassenraum ohne Koordination mit Erhaltungsplanung:
4 Mio. Franken/km
(Strassenbau inkl. Projektierung, aber ohne Werkleitungen, Bäume und Gleisanlagen)
- Umbaukosten Strassenraum koordiniert mit Erhaltungsplanung:
0 Mio. Franken/km
(Veränderung der Strassenraumaufteilung führt zu keinen Mehrkosten in der Erhaltung-

planung; weitere Gestaltungsmassnahmen können Kosten zur Folge haben, die sind aber nicht der Initiative bzw. dem Gegenvorschlag anzulasten)

- Ummarkierung Parkplätze oder Einführung Tempo 30

0.2 Mio. Franken/km

(Markierung und Signalisation, einfache Massnahmen, inkl. Projektierung und Verkehrsgutachten)

- Lebensdauer einer Strasse (Fundament und Tragschicht): 50 Jahre, d.h. pro Jahr werden 2% der Strassen im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen erneuert.
- Von der Initiative betroffene Strassenlänge: 46 km (vgl. Kap. 4.3)
- Vom Gegenvorschlag betroffene Strassenlänge: 34 km (vgl. Kap. 5.3.2)

6.2 Kosten der Initiative

Die Initiative steht grundsätzlich im Widerspruch zur heutigen Praxis, Strassenumgestaltungen nur im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen vorzunehmen. Eine **obere Abschätzung** der durch die Initiative ausgelösten Kosten ergibt sich damit aus der Annahme, dass alle betroffenen Streckenabschnitte (46 km) innerhalb von 5 Jahren komplett und ohne Koordination mit der Erhaltungsplanung umgebaut würden. Damit ergäben sich Gesamtkosten von 184 Mio. Franken oder jährliche Kosten von 37 Mio. Franken. Sofern durch die Umgestaltungen Tramgeleise oder Werkleitungen verschoben werden müssen, würden die Kosten deutlich darüber liegen. Die tatsächlich in diesem Zeitraum anfallenden Baukosten dürften noch grösser sein, da gleichzeitig auch Werkleitungssanierungen vorgezogen würden, die in späteren Jahren anstehen würden. Der Kanton wäre nicht in der Lage diese Investitionen mit den vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen zu bewältigen.

Von den betroffenen 46 km Strassenlänge sind 3 km gemäss Beschluss des Grossen Rates zum Tempo 30-Konzept (Beschluss-Nr. 13/02/03G vom 9. Januar 2013) für eine Geschwindigkeitsreduktion vorgesehen. Aufgrund einer ersten groben Einschätzung ist auf weiteren rund 3 km Strasse Tempo 30 denkbar. Eine **realistische Abschätzung** der Kosten der Initiative geht deshalb davon aus, dass 6 km Strasse ohne grösseren Umbau mit Tempo 30 signalisiert werden könnten. Von den übrigen 40 km Strasse wird angenommen, dass 10% im Rahmen der Erhaltungsplanung und 90% ausserhalb der Erhaltungsplanung umgestaltet werden müssten. Damit ergäben sich Investitionskosten von insgesamt rund 145 Mio. Franken über 5 Jahre verteilt bzw. von 29 Mio. Franken pro Jahr.

6.3 Kosten des Gegenvorschlags

Analog zur Initiative können auch für den Gegenvorschlag die **maximalen Kosten** unter der Annahme einer Umsetzung komplett ausserhalb der Erhaltungsplanung abgeschätzt werden. Die betroffenen rund 34 km Strasse würden damit zu Gesamtkosten von 136 Mio. Franken oder verteilt über die längere Übergangsfrist von 20 Jahren zu jährlichen Kosten von 7 Mio. Franken führen.

Eine **realistischere Abschätzung** der Kosten geht von folgenden Annahmen aus:

- 6 km Einführung Tempo 30
- Auf 40% der übrigen Strecken, also auf 11,2 km ist eine Umgestaltung nicht verhältnismässig. Hier werden nur die Parkplätze ummarkiert
- Von den verbleibenden 16,8 km können 40%, also 6,7 km im Rahmen der ordentlichen Erhaltungsplanung umgestaltet werden
- Die restlichen 10,1 km werden ausserhalb der Erhaltungsplanung umgestaltet

In dem Falle ergäben sich Investitionskosten (Kostensätze siehe Kap. 6.1) von insgesamt rund 44 Mio. Franken, die auf 20 Jahre verteilt werden könnten. Die jährlichen Kosten lägen somit bei 2,2 Mio. Franken.

Die Kosten des Gegenvorschlags liegen somit rund 100 Mio. Franken unter den Kosten der Initiative.

6.4 Weiteres Vorgehen

Der Entscheid über die Initiative und den Gegenvorschlag wird sowohl im Grossen Rat als auch in einer Volksabstimmung in erster Linie aus verkehrspolitischen Überlegungen erfolgen. Der Regierungsrat verzichtet deshalb auf den enormen Aufwand, der für eine genauere Eingrenzung der Kosten notwendig wäre. Es ist für den Regierungsrat aber klar, dass sich die Umsetzung sehr nahe an der unteren Kostengrenze orientieren muss, d.h. dass innerhalb der gesetzten Übergangsfristen Neuaufteilungen des Strassenraumes weitgehend im Rahmen von Erhaltungsprojekten vorgenommen werden. Auf allen von Erhaltungsprojekten nicht betroffenen Strassen müssten sowohl die Initiative als auch der Gegenvorschlag mit geringstmöglichem Aufwand (d.h. Ummarkierung, einfache Massnahmen) umgesetzt werden.

Aber auch für diese minimale Umsetzung braucht es zusätzliche Personalressourcen im Kanton, um die gesetzten Fristen einhalten zu können. Der Regierungsrat würde deshalb unmittelbar nach der Annahme der Initiative oder des Gegenvorschlages eine entsprechende Finanzierungsvorlage für Personalressourcen und eine Rahmenausgabenbewilligung für die Umsetzung ausarbeiten und dem Grossen Rat zum Entscheid vorlegen.

7. Termine, Wirksamkeit und Abstimmungsverfahren

Initiativen sind innert 18 Monaten, vom Datum der Rechtskraft der Verfügung über das Zustandekommen der Initiative an gerechnet, den Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen (§ 24a des Gesetzes betreffend Initiative und Referendum; IRG). In Bezug auf formulierte Initiativen sieht § 24a IRG eine Verlängerung dieser Frist um 6 Monate vor, wenn der Initiative ein ausformulierter Gegenvorschlag gegenübergestellt werden soll.

Die Verfügung der Staatskanzlei über das Zustandekommen der „Strasseninitiative“ wurde im Kantonsblatt vom 28. September 2013 publiziert; die Frist zur Erhebung einer Beschwerde lief am 8. Oktober 2013 ab. Da die Frist ungenutzt verstrichen ist, erwuchs die Verfügung gleichentags in Rechtskraft.

Die Volksabstimmung über die formulierte Initiative und den formulierten Gegenvorschlag des Grossen Rates muss demnach spätestens bis zum 8. Oktober 2015 durchgeführt werden. Bis zu diesem Termin sind Initiative und Gegenvorschlag der Gesamtheit der Stimmberechtigten zur Abstimmung vorzulegen. Den Stimmberechtigten ist zu empfehlen, die Initiative zu verwerfen und die Änderung des Umweltschutzgesetzes im Sinne des Gegenvorschlages anzunehmen.

Will der Grosse Rat auf einen Gegenvorschlag ganz verzichten, wäre die Volksabstimmung bis zum 8. April 2015 durchzuführen. Wird die Initiative zurückgezogen, ist die Änderung des Umweltschutzgesetzes nochmals zu publizieren. Sie unterliegt dann dem fakultativen Referendum.

Dem Regierungsrat ist die Möglichkeit einzuräumen, nach Eintritt der Rechtskraft der Gesetzesänderung, den Zeitpunkt der Wirksamkeit zu bestimmen. Dies erlaubt ihm, die Wirksamkeit der neuen Gesetzesbestimmungen mit den damit zusammenhängenden Planungen zu koordinieren.

8. Formelle Prüfungen und Regulierungsfolgenabschätzung

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 auf die finanzielle und


wirtschaftliche Tragweite und das Justiz- und Sicherheitsdepartement auf die Aufnahme in die Gesetzessammlung geprüft.

Die Volksinitiative und der Gegenvorschlag beeinflussen die baselstädtische Verkehrssituation. Sie wirken sich damit über Transportkosten direkt auf Unternehmen aus. Indirekt sind die Unternehmen zusätzlich betroffen, indem Kundinnen und Kunden sowie Arbeitnehmende veränderte Verkehrsbedingungen erfahren. Die Umsetzung der Initiative würde zu erheblichen Kapazitätsproblemen für den motorisierten Individualverkehr führen und damit die Standortattraktivität Basels verschlechtern. Mit dem Gegenvorschlag dürften hingegen die positiven Effekte für den öffentlichen Verkehr sowie für den Fuss- und Veloverkehr die Wirkung der Einschränkungen beim MIV überwiegen. Die Standortattraktivität für die Unternehmen nähme damit zu.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes zur Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)“.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss

Anhang 1: Auszug aus dem Umweltschutzgesetz

Anhang 2: Regulierungsfolgenabschätzung

Grossratsbeschluss zur

Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)“ und einem Gegenvorschlag

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

I. Gegenvorschlag

Im Sinne eines Gegenvorschlages zu der von 3'388 im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten eingereichten, vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 12. Februar 2014 an den Regierungsrat überwiesenen, formulierten Volksinitiative „Strasse teilen – Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr“ (Strasseninitiative) mit dem folgenden Wortlaut:

„Gestützt auf §47 der Verfassung des Kantons Basel-Stadt vom 23. März 2005 und auf das Gesetz betreffend Initiative und Referendum (IRG) vom 16. Januar 1991 reichen die unterzeichneten, im Kanton Basel-Stadt Stimmberechtigten folgende formulierte Initiative ein:

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt vom 13.03.1991 wird mit §13c ergänzt:

§ 13c. Zur Umsetzung des in § 13b, insbesondere Abs. 3 zu gewährleistenden Schutzes vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen, ergreift der Kanton für alle gemäss Strassennetzhierarchie verkehrsorientierten Strassen mit begleitendem und/oder querendem Fuss- und Veloverkehr sowie für die Tramachsen folgende Massnahmen:

- a) Die Flächen für den Fussverkehr entlang oder quer zu verkehrsorientierten Strassen sind nach den aktuellen VSS-Normen auszubilden oder anzupassen.
- b) Es werden durchgehende Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr gemäss VSS- Normen in beide Fahrtrichtungen angeboten. Zu bevorzugen sind Radwege aller Art. Radstreifen sind innerorts generell, ausserorts nur in Ausnahmefällen ausreichend.
- c) Der Strassenquerschnitt darf auf Grund der Massnahmen lit. a und b nur in Ausnahmefällen verbreitert werden. Heutige, den FussgängerInnen vorbehaltene Trottoirs dürfen nicht verschmälert werden. Die Mitnutzung durch den Radverkehr ist nur in Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung der VSS-Normen und von Abs. 2 zulässig.
- d) Auf den Tramachsen werden Tram und Bus an den Lichtsignal- und Pfortneranlagen verstärkt und konsequent bevorzugt. Gegebenenfalls sind für die Bevorzugung weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen zu ergreifen.

² Durch die Massnahmen gemäss Abs. 1 und nötigenfalls durch weitere bauliche, betriebliche, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen

- a) gewährleistet der Kanton auf seinen Kantonsstrassen einen sicheren und hindernisfreien, gegenüber dem Motorfahrzeugverkehr bevorzugten sowie unter sich möglichst konfliktfreien Tram-, Bus-, Fuss- und Veloverkehr
- b) verhindert der Kanton Ausweichverkehr von Motorfahrzeugen auf siedlungsorientierte Strassen.

³ Die Pflicht gemäss Abs. 1 lit. b entfällt,

- a) *sofern innerorts die betroffenen Strassen als Strecken oder in Zonen mit maximal Tempo 30, entsprechend den bundesrechtlichen Vorgaben, signalisiert werden*
 - b) *sofern innerorts auf baulich besonders engen Strassenabschnitten, falls die Vorgaben des Bundesrechts eine Signalisation mit maximal Tempo 30 nicht erlauben, mit geeigneten Massnahmen eine deutliche Verminderung des motorisierten Individualverkehrs gewährleistet wird*
 - c) *sofern ausserorts der Veloverkehr unabhängig der verkehrsorientierten Strassen direkt, sicher und umwegfrei auf bestehenden Verkehrsanlagen geführt wird.*
- ⁴ *Zur Umsetzung von § 13b, insbesondere Abs. 3 ist mit geeigneten Massnahmen, insbesondere jenen gemäss § 13c Abs. 1 lit. d, dafür zu sorgen, dass dem öffentlichen Verkehr weder aus § 13c Abs. 1 lit. a bis c noch Abs. 3 Nachteile in Bezug auf vermeidbare Behinderungen und Gefährdungen erwachsen.*
- ⁵ *Bis spätestens 5 Jahre nach Annahme der Initiative müssen die betroffenen Strassen innerorts die Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 aufweisen. Auf betroffenen Strassen ausserorts müssen bauliche Massnahmen gemäss Abs. 1 bis 4 bis spätestens 10 Jahre nach Annahme der Initiative umgesetzt sein.“*

wird beschlossen:

I.

Das Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) vom 13. März 1991 wird wie folgt geändert:
Es wird folgender neuer § 13c eingefügt:

§ 13c. Massnahmen an Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen

1 Der Kanton gestaltet zur Umsetzung des §13b, Abs. 3 Hauptverkehrs- und Hauptsammelstrassen so aus, dass sie folgende Bedingungen erfüllen:

- a) Entlang oder quer zur Strasse sind bedürfnisgerechte Flächen und Wege für den Fussverkehr nach den aktuellen VSS-Normen ausgebildet und sicher, direkt und hindernisfrei gestaltet.
- b) Auf Strecken und in Knoten, die im Teilrichtplan Velo als Veloroute festgelegt sind, sind sichere, direkte, hindernisfreie und gemäss den aktuellen VSS-Normen ausgestaltete Verkehrsanlagen für den leichten Zweiradverkehr vorhanden.
- c) Der öffentliche Verkehr ist an den Lichtsignalanlagen konsequent bevorzugt. Die freie Fahrt für Tram- und Buslinien ist entweder durch eine eigene Fahrspur, durch die Einrichtung von Fahrbahnhaltestellen oder durch sonstige verkehrstechnische und verkehrssteuernde Massnahmen gewährleistet.

2 Auf Strassen, auf denen die Erfüllung der Bedingungen gemäss Absatz 1 nicht möglich ist, ist eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h zu signalisieren.

3 Auf Strassen, die den Bedingungen gemäss Absatz 1 und 2 nicht entsprechen, müssen bestehende Autoparkierungsflächen spätestens 20 Jahre nach Annahme der Gesetzesänderung aufgehoben sein. Die entsprechenden Flächen sind im Sinne der Ziele gemäss Absatz 1 zu nutzen.

II.

Die Volksinitiative "Strasse teilen - Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)" und der vorliegende Gegenvorschlag sind der Gesamtheit der Stimmberechtigten zum Entscheid vorzulegen. Für den Fall, dass sowohl das Initiativbegehren als auch der Gegenvorschlag angenommen werden, haben die Stimmberechtigten zu entscheiden, welche der beiden Vorlagen sie vorziehen.

Der Grosse Rat empfiehlt den Stimmberechtigten, die Volksinitiative "Strassen teilen - Ja zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)" zu verwerfen und den vorliegenden Gegenvorschlag anzunehmen.

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

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

III.

Dieser Beschluss ist zu publizieren.

Anhang 1: Auszug aus dem Umweltschutzgesetz³

III. Umweltbelastungen aus dem Verkehr

1. Ziele

§ 13.

¹ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen setzen sich dafür ein, die Verkehrsemissionen insgesamt zu stabilisieren und zu vermindern.

² Der Kanton sorgt dafür, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute langfristig abnimmt, bis zum Jahr 2020 um mindestens 10%. Die Verkehrsleistung auf den Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen. Eine Verkehrsleistungszunahme durch Aus- und Neubau von Hochleistungsstrassen muss auf dem übrigen Strassennetz auch nach dem Jahr 2020 durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden.

³ Der Kanton setzt sich dafür ein, dass Umweltbelastungen durch Eisenbahn-, Flug- und Schiffsverkehr möglichst tief gehalten werden.

2. Monitoring

§ 13a.

¹ Der Kanton erhebt periodisch die auf dem gesamten Kantonsgebiet erbrachten Strassenverkehrsleistungen.

² Er unterscheidet dabei nach Strassenkategorien.

3. Massnahmen

§ 13b.

¹ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen treffen Massnahmen, um den Anteil der umweltfreundlichen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsvolumen zu erhöhen.

² Sie treffen Massnahmen zur Kanalisierung, Verminderung und Beruhigung des privaten Motorfahrzeugverkehrs. Wird die Kapazität des Hochleistungsstrassennetzes auf Kantonsgebiet erhöht, ergreift der Kanton Massnahmen, um das übrige Strassennetz im Gegenzug dauerhaft von Verkehr zu entlasten.

³ Der Kanton und die Gemeinden Bettingen und Riehen 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 werden.

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

4. Rollender privater Motorfahrzeugverkehr

§ 14. Schutz der Wohngebiete

¹ Der Kanton und die Landgemeinden sorgen insbesondere mit verkehrsberuhigenden Massnahmen dafür, dass der Durchgangs- und der Pendlerverkehr Wohngebiete möglichst wenig beeinträchtigen. Zur Reduktion des Durchgangs- und Pendlerverkehrs in den Wohngebieten setzt sich der Kanton für eine rasche Verwirklichung des Nationalstrassennetzes auf Kantonsgebiet ein.

² Soweit es das Bundesrecht zulässt, verfügen die zuständigen Behörden des Kantons unter Vorbehalt von Abs. 3 dieser Bestimmung in Wohngebieten eine Zonenhöchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Für einzelne Strassenzüge können sie Ausnahmen vorsehen.

³ Die Landgemeinden können für ihr Gemeindegebiet im Rahmen des Bundesrechts abweichende Zonenhöchstgeschwindigkeiten vorsehen.

³ Stand 26.1.2014

§ 15. Einhalten von Verkehrsbeschränkungen

¹ Der Kanton und die Landgemeinden tragen durch bauliche, gestalterische und verkehrstechnische Massnahmen dazu bei, dass Fahrverbote, Höchstgeschwindigkeiten und andere Verkehrsbeschränkungen eingehalten werden.

² Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die betroffene Bevölkerung bei der Planung solcher Massnahmen in geeigneter Weise mitwirken kann.

5. Ruhender privater Motorfahrzeugverkehr

§ 16. Parkplätze auf öffentlichem Grund

¹ Der Kanton und die Landgemeinden sorgen dafür, dass an geeigneten Orten, insbesondere bei Verwaltungsgebäuden, Schulen und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel, eine angemessene Anzahl wenn möglich gedeckter Veloabstellplätze eingerichtet werden.

² Das zeitlich unbeschränkte Parkieren privater Motorfahrzeuge auf öffentlichem Grund ist bevorzugt Behinderten, Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zu ermöglichen.

³ Die Beachtung von Parkverboten ist durch bauliche Massnahmen zu unterstützen, soweit dadurch:

- a) Fussgängerinnen, Fussgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer nicht behindert werden;
- b) der Güterumschlag nicht übermässig erschwert wird;
- c) das Stadtbild nicht stark beeinträchtigt wird;
- d) der Strassenunterhalt nicht übermässig erschwert wird.

⁴ Die zuständigen Behörden sorgen dafür, dass die betroffene Bevölkerung bei der Planung solcher Massnahmen in geeigneter Weise mitwirken kann.

§ 17. Finanzielle Unterstützung von Autoparkgaragen

¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Autoparkgaragen durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.

² Dieses Verbot gilt nicht für:

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) Quartierparkgaragen, welche ausschliesslich Anwohnerinnen, Anwohnern und gleichermassen Betroffenen zur Verfügung stehen, sofern nach deren Erstellung an anderen Orten gleich viele Parkplätze aufgehoben werden.

³ Der Regierungsrat kann Ausnahmen von der Kompensationspflicht gemäss Abs. 2 lit. b in jenen Quartieren bewilligen, in denen der Mangel an Privatparkplätzen ausgewiesen ist.

§ 18. Parkieren von Motorfahrzeugen auf Staatsarealen

¹ Auf Staatsarealen, die nicht der Öffentlichkeit zugänglich sind, dürfen nur parkiert werden:

- a) Dienstfahrzeuge;
- b) Fahrzeuge, deren Benützerinnen und Benützer über eine entsprechende Bewilligung der Vorsteherin oder des Vorstehers des zuständigen Departements verfügen;
- c) Besucherfahrzeuge auf entsprechend gekennzeichneten Parkplätzen.

² Eine Bewilligung nach Abs. 1 lit. b kann nur erteilt werden:

- a) für Privatfahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die gemäss ärztlichem Zeugnis auf deren Benützung angewiesen sind;
- b) für Privatfahrzeuge, die regelmässig dienstlich benützt werden;
- c) für Solarfahrzeuge;
- d) für Privatfahrzeuge von Schichtarbeiterinnen und -arbeitern, die zum Zeitpunkt ihres Arbeitsantritts oder -endes den Arbeitsweg nachweislich nur mit einem privaten Motorfahrzeug auf zumutbare Art und Weise zurücklegen können;
- e) für Privatfahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich mit anderen zu einem Car-Pool von mindestens zwei Mitgliedern zusammengeschlossen haben;
- f) für Privatfahrzeuge von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, deren Wohnung sich auf dem fraglichen Areal befindet.

³ Die zuständige Behörde erhebt von den Benützerinnen und Benützern mit Bewilligung gemäss Abs. 2 lit. e ein Entgelt. Entgelte können ebenfalls erhoben werden von Benützerinnen und Benützern mit Bewilligung gemäss Abs. 2 lit. c, d und f.

§ 19. Park-and-Ride-Anlagen

¹ Park-and-Ride-Anlagen im Sinne dieses Gesetzes sind Parkgaragen oder Parkplatzanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge oder für Velos, welche aufgrund ihres Standortes in der Nähe von geeigneten Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel vor allem den Fahrgästen dieser Verkehrsmittel dienen.

² Der Kanton fördert aktiv die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen in Verbindung mit dem nationalen oder internationalen Eisenbahnnetz oder mit peripheren Stationen öffentlicher Nahverkehrsmittel. Er fördert ferner die Bereitstellung zusätzlicher Abstellflächen, die während Messen und anderer ausserordentlicher Anlässe als Park-and-Ride-Anlagen benützt werden können.

³ In Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen sowie den elsässischen und badischen Behörden fördert der Kanton mit geeigneten Mitteln auch ausserhalb des Kantonsgebietes die Erstellung von Park-and-Ride-Anlagen, die geeignet sind, für Fahrten von auswärts ins Kantonsgebiet den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verbessern.

⁴ Der Kanton setzt sich ein für eine Gestaltung der Parkgebühren, welche die Attraktivität der Park-and-Ride-Anlagen insbesondere für die Pendlerinnen und Pendler mit Arbeitsplatz in Basel sicherstellt. Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege geregelt.

⁵ Mit 80% der Bruttoeinnahmen der Pendlerparkkarten und der Besucherparkkarten wird ein Fonds gespiesen, aus dessen Mitteln Parkieranlagen und Massnahmen zugunsten eines umweltverträglichen Pendlerverkehrs mitfinanziert werden können. Einzelheiten werden auf dem Verordnungswege geregelt. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.



Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Teil B:

Fragenkatalog zur Durchführung einer Regulierungsfolgenabschätzung (RFA)

Titel des Geschäfts: *Kantonale Initiative "Strasse teilen - Ja zu sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo-, und öffentlichen Verkehr (Strasseninitiative)" und Gegenvorschlag für eine Anpassung des Umweltschutzgesetzes*

P-Nr.: *[Hier Text einfügen]*

Erlassform: ☒ Gesetz ☐ Verordnung

Federführendes Departement: ☐ PD ☒ BVD ☐ ED ☐ FD ☐ GD ☐ JSD ☐ WSU

I. Notwendigkeit staatlichen Handelns

1. Warum ist die staatliche Intervention gerechtfertigt? Welche Gründe sprechen für oder gegen staatliches Handeln?

- ☐ Nachvollzug von Bundesrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- ☐ Nachvollzug von kantonalem Verfassungsrecht: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- ☐ Verordnung zu einem bereits verabschiedeten Gesetz: *(Hier bitte genauere Angaben einfügen)*
- ☒ Weitere Gründe: *Das staatliche Handeln ergibt sich aus einer Volksinitiative bzw. dem zugehörigen Gegenvorschlag*

2. Inwiefern können die Volkswirtschaft oder die Gesellschaft vom Vorhaben profitieren?

Die Initiative und der Gegenvorschlag dient der Förderung des öffentlichen Verkehrs, sowie des Fuss- und Veloverkehrs. Die Vorlage leistet damit einen Beitrag zur Wohn- und Umweltqualität und zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs, der gemäss USG §13 ausserhalb der Autobahnen um mindestens 10% abnehmen muss. Zudem soll mit der Vorlage die Verkehrssicherheit erhöht und damit die unfallbedingten Folgekosten reduziert werden.

II. Auswirkungen auf einzelne gesellschaftliche Gruppen

3. Hauptsächlich Betroffene des Vorhabens: ☒ Unternehmen ☒ Arbeitnehmende

☒ Andere (bitte präzisieren): *Unternehmen (als Verkehrsverursacher) und Arbeitnehmende als Verkehrsteilnehmende sind gleichermassen (indirekt) betroffen.*

4. Löst das Vorhaben bei Unternehmen (Mehr-)Belastungen aus? ☒ Ja ☐ Nein

Falls ja, welcher Art?

☐ Finanziell: (Hier bitte genauere Angaben einfügen)

☐ Administrativ: (Hier bitte genauere Angaben einfügen)

☒ Weitere: Mit der Volksinitiative würden die Transportkosten für Unternehmen infolge zusätzlichen Verkehrsstaus steigen. Zudem würde die Anliefersituation und die Parkierungssituation für Kunden/Kundinnen erschwert.

Mit dem Gegenvorschlag werden die negativen Auswirkungen deutlich reduziert. Mit der Errichtung von neuen P&R-Plätzen sowie von neuen privaten Abstellplätzen, dürfte es aber auch künftig genügend Parkplätze geben. Die Verkehrssituation für Angestellte und Kunden/Kundinnen, die mit dem öffentlichen Verkehr sowie dem Fuss- oder Veloverkehr anreisen, würde sich auf jeden Fall verbessern.

5. Können baselstädtische Unternehmen durch das Vorhaben Vor- oder Nachteile gegenüber Konkurrenten an anderen Standorten entstehen? Hat das Vorhaben z.B. negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit sowie Forschung und Entwicklung?

Vorteile: ☒ Ja ☐ Nein

Nachteile: ☒ Ja ☐ Nein

Worin bestehen die Vor- resp. Nachteile? Die Erreichbarkeit der Unternehmen mit dem MIV wird verschlechtert, dafür mit den übrigen Verkehrsmitteln verbessert. Während für die Initiative die negativen Auswirkungen dominieren dürften, überwiegen mit dem Gegenvorschlag die Vorteile.

6. Reichweite der Betroffenheit: (Mehrfachnennung möglich)

☒ Alle Unternehmen

☐ Überwiegend grosse Unternehmen

☐ Überwiegend kleine und mittlere Unternehmen (KMU)

☐ Branchenübergreifend

☐ Nur eine Branche

Nähere Ausführungen zur Reichweite der Betroffenheit: [Hier Text einfügen]

7. Können durch das Vorhaben Arbeitsplätze gefährdet werden? ☐ Ja ☒ Nein

Falls ja, in welchem Ausmass? Mit der Initiative könnte die Standortattraktivität für Unternehmen reduziert werden. Der Gegenvorschlag dürfte aber zu einer insgesamt erhöhten Standortattraktivität für Unternehmen aber auch für hochqualifizierte Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer führen.

8. Kann das Vorhaben zum Erhalt oder zur Schaffung von Arbeitsplätzen im Kanton Basel-Stadt beitragen?

Erhalt: ☐ Ja ☒ Nein

Schaffung: ☐ Ja ☒ Nein

Anmerkung: Die Vorlage kann Investitionen im Bausektor auslösen. Entsprechende Effekte sind nicht quantifizierbar und werden deshalb hier vernachlässigt.

III. Zweckmässigkeit und Effizienz im Vollzug

9. Inwiefern wird das Vorhaben benutzerfreundlich umgesetzt? (Leichte Verständlichkeit, Vermeidung von Doppelspurigkeiten, Koordination mit anderen Verfahren, E-Government, frühzeitige Information der Betroffenen, ausreichende Vorlaufzeit bis zur Umsetzung etc.)

Die möglichen Auswirkungen der Volksinitiative sind schwierig abzuschätzen. Der Umsetzungszeitraum von 5 Jahren ist aber sehr kurz, so dass durch die Initiative erhebliche Unsicherheiten

ausgelöst werden können. Im Gegensatz dazu, ist der Gegenvorschlag einfacher. Die Umsetzungszeit ist mit 20 Jahren ausreichend und ermöglicht eine bessere Koordination mit der Erhaltungsplanung.

IV. Alternative Regelungen

10. Gäbe es für die Durchsetzung des Vorhabens alternativen Regelungen? (anstatt eines Gesetzes oder einer Verordnung)

(Diese Frage entfällt bei Nachvollzug von Bundesrecht oder kantonalem Verfassungsrecht)

☐ Ja ☒ Nein

Welche Optionen wurden geprüft? Weshalb haben diese keine Anwendung gefunden?

Der Gegenvorschlag muss auf der gleichen Stufe stehen, wie die Volksinitiative. Ansonsten würde dem Gegenvorschlag die Verbindlichkeit fehlen, die für einen allfälligen Rückzug der Initiative notwendig wäre.

Die Regulierungsfolgenabschätzung (Teil B) ist, sofern eine Betroffenheit der Wirtschaft vorliegt, obligatorischer Bestandteil des Berichtes an den Regierungsrat bzw. des Ratschlages an den Grossen Rat. Zudem fasst ein separater Abschnitt im Bericht bzw. Ratschlag („Regulierungsfolgenabschätzung“) das Ergebnis der RFA kurz zusammen.

Empfehlung.

Um Auswirkungen eines Erlasses auf die baselstädtische Wirtschaft besser beurteilen zu können, empfiehlt der Regierungsrat – wo sinnvoll – die Konsultation Externer Sachverständiger. Zudem kann im Zusammenhang mit der Beurteilung der volkswirtschaftlichen Auswirkungen das Amt für Wirtschaft und Arbeit konsultiert werden.